

Vahinkojen korvaaminen tienpidossa



Vahinkojen korvaaminen tienpidossa

Liikenneviraston ohjeita 33/2014

Kannen kuva: Jouni Vuorenmaa

Verkkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-663X

ISSN 1798-6648

ISBN 978-952-317-031-5

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 0295 34 3000

10.12.2014

Dnro 5728/090/2014

Oikeus ja hankinta -osasto

Vastaanottaja
Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset

Säädösperusta	Korvaa
Maantielaki 33 §	Kunnossapitovahingot maanteilla
Vahingonkorvauslaki 2, 3, 5 ja 6 luku	Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 22/2007

Kohdistuvuus	Voimassa
Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset	15.12.2014

Asiasanat
korvaushakemukset, kunnossapito, maantiet, oikeustapaukset,
tienkäyttäjät, tienpito, vahingonkorvaukset, vastuu

Vahinkojen korvaaminen tienpidossa

Maantielain 33 §:n mukaan maantiet on pidettävä yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Jos tienkäyttäjälle aiheutuu vahinkoa maantien puutteellisesta kunnosta, voi vahingonkorvausta hakea tienpitäjältä.

Tässä julkaisussa käsitellään tienpitovastuuta, tienpitovahinkojen korvaamiseen liittyviä keskeisimpiä oikeussäännöksiä, vahinkojen korvaamiseen sovellettavia yleisiä periaatteita, vahingonkorvauskäsittelyyn liittyviä käytännön menettelytapoja ja tienpitovahinkoja koskevaa oikeuskäytäntöä. Julkaisu toimii ohjeena henkilöille, joiden tehtäviin tienpidon vahingonkorvausasiat liittyvät. Kohde-ryhmänä ovat erityisesti vahingonkorvauskäsittelyssä ja -neuvonnassa työskentelevä henkilöstö ja teiden kunnossapidosta vastaavat tahot.

Ylijohtaja


Rami Metsäpelto

Lakimies


Piia Heiskala

LISÄTIETOJA
Piia Heiskala
Liikennevirasto
puh. 0295 343 510

Marja-Lea Hallikainen
Lapin elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus
puh. 0295 037 218

Esipuhe

Vahinkojen korvaaminen tienpidossa -ohje korvaa Tiehallinnon julkaisun Kunnossapitovahingot maanteilla vuodelta 2007. Ohje on saatettu ajan tasalle vastaamaan nykyistä valtion organisaatorakennetta, vahingonkorvausprosessia ja oikeuskäytäntöä.

Vuoden 2010 alusta voimaan tulleiden valtion liikenne- ja aluehallinnon organisaatiomuutosten yhteydessä Tiehallinnon keskushallinto siirtyi liikenne- ja viestintäministeriön alaisuuteen perustettuun Liikennevirastoon ja Tiehallinnon tiepiirit siirtyivät osaksi työ- ja elinkeinoministeriön alaisuuteen perustettuja alueellisia elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia (ELY-keskuksia). Liikennevirasto huolehtii valtion tieverkon ylläpidosta ja kehittämisestä yhdessä ELY-keskusten kanssa. Liikennevirasto vastaa ELY-keskusten toiminnallisesta ohjauksesta toimialallaan, ja ELY-keskukset vastaavat tienpitoviranomaisina siitä, että maantiet ovat yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa.

Tässä ohjeessa käsitellään tienkäyttäjille maanteilla aiheutuneita vahinkoja, jotka ovat yhteydessä teiden hoitoon, ylläpitoon tai rakentamiseen. Ohjeen ulkopuolelle jäävät aikaisemmassa julkaisussa käsitellyt teiden käyttämisestä ja tienhoitotyöstä maanomistajille aiheutuneet vahingot sekä tierakenteille ja -laitteille aiheutetut vahingot. Ohjeessa on käsitelty aikaisempaa yksityiskohtaisemmin tienpitäjän vahingonkorvausvastuun edellytyksiä. Lisäksi tienpitovahinkojen oikeustapaukset on päivitetty vastaamaan uusinta oikeuskäytäntöä.

Hallituksen esityksessä HE 159/2014 ehdotetaan säädettäväksi uusi laki valtion vahingonkorvaustoiminnasta. Ehdotetulla lailla valtaosa valtioon kohdistuvista vahingonkorvausvaatimuksista keskitettäisiin Valtiokonttorin käsiteltäväksi. Lain soveltamisalan ulkopuolelle on kuitenkin rajattu liikenneväylien ylläpitämisestä johtuvien vahinkojen käsittely lukuun ottamatta henkilövahinkoja. Lain on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2015. Tässä ohjeessa ei ole vielä huomioitu uudesta laista aiheutuvia muutoksia.

Ohjeen laatineeseen työryhmään ovat kuuluneet Piia Heiskala Liikennevirastosta, Marja-Lea Hallikainen, Ulla Juujärvi ja Aliisa Ylipartanen Lapin ELY-keskuksesta. Lisäksi Liikenneviraston ja ELY-keskusten asiantuntijat ovat esittäneet kommentteja ohjeeseen. Ohjeen ajan tasalla pitämisestä vastaavat yhdessä Liikennevirasto ja Lapin ELY-keskus.

Helsingissä marraskuussa 2014

Liikennevirasto
Oikeus ja hankinta -osasto

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue

Sisällysluettelo

1	YLEISTÄ TIENPITOVAHINGOISTA.....	6
2	MAANTEIDEN TIENPITOVASTUU	7
2.1	Lakiin perustuva tienpitovastuu	7
2.2	Sopimusperusteinen tienpitovastuu.....	8
2.2.1	Tilaaajan ja urakoitsijan välinen vastuunjako.....	9
2.2.2	Tienpitotyön suorittamisen yhteydessä aiheutuneet vahingot.....	9
3	TIENPITÄJÄN VAHINGONKORVAUSVASTUU.....	10
3.1	Vahingonkorvauslain mukainen tuottamusvastuu.....	10
3.2	Tuottamuksen arviointi	10
3.2.1	Urakkasopimuksissa edellytetty palvelutaso ja laatuvaatimukset	10
3.2.2	Kohtuullinen toimenpideaika.....	10
3.2.3	Tienkäyttäjien varoittaminen.....	11
3.2.4	Ennalta arvattavuus.....	11
3.2.5	Tienkäyttäjän myötävaikutus.....	12
3.2.6	Tienpitäjän huolellisuusvelvollisuus	12
3.3	Syy-yhteys	13
3.4	Korvattava vahinko.....	13
3.4.1	Korvausperiaatteet	13
3.4.2	Korvauskelpoiset vahinkolajit.....	14
4	VAHINGONKORVAUSHAKEMUSTEN KÄSITTELY	17
4.1	Vahinkoilmoitus.....	17
4.2	Asiakkaan neuvonta	17
4.3	Korvaushakemus	17
4.4	Hakemuksen esikäsittely	19
4.5	Lausunnot	19
4.6	Päätöksen valmistelu ja sisältö.....	20
4.7	Korvauskäsittelyn päättäminen	21
4.8	Muutoksenhaku päätökseen.....	21
4.9	Vahingonkorvausvelan vanhentuminen	21
4.10	Asiakirjojen julkisuus.....	22
4.11	Viivästyskorko ja arvonalisävero	22
4.12	Vakuutusyhtiöiden takautumisoikeus	22
5	TYYPILLISIÄ OIKEUSTAPAUKSIA.....	24
5.1	Yleistä oikeuskäytännöstä.....	24
5.2	Tien liukkaus	24
5.2.1	Ajoradan liukkaus.....	25
5.2.2	Polanneurat.....	27
5.2.3	Jalankulkijoiden liukastumiset	28
5.3	Tien epätasaisuus.....	30
5.4	Vieraat esineet ja esteet tiellä.....	33
5.5	Vettä tiellä.....	36
5.6	Yliauraus	37
5.7	Tien reunan pettäminen	40
5.8	Vahingot tietyöalueella	41

1 Yleistä tienpitovahingoista

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset toimivat maanteiden tienpitoviranomaisina ja vastaavat toimialueillaan siitä, että maantiet ovat yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. ELY-keskukset hankkivat tienpitoon liittyvät tuotannolliset palvelut ja tuotteet ulkopuolisilta toimijoilta kilpailuttamalla ja vastaavat siitä, että hankitut tienpitopalvelut ovat riittävät. Hoidon ja ylläpidon alueurakat ovat laajoja palvelusopimuksia kattaen maanteiden päivittäisen kunnossapidon. Tilattava tienpitotyö voi koskea myös rakentamista tai pelkkää ylläpitotyötä, kuten tien päällystämistä tai tiemerkintöjen tekoa.

Maanteiden yleisen palvelutason ja laatuvaatimukset määrittelee Liikennevirasto, joka antaa myös valtakunnalliset tienpidon teknilliset ohjeet. Sopimusasiakirjat ovat urakkakohtaisia, joten niiden sisältö ja vaatimukset poikkeavat toisistaan riippuen siitä, mistä tienpitopalvelusta on kyse. Urakoitsija on sopimusvastuussa tilaajaan nähden sopimusvelvoitteiden täyttämisestä tienpitotyötä suorittaessaan. Tilaajan tehtävänä on valvoa, että tienpitotyö tulee suoritetuksi sopimuksen mukaisesti.

Tienkäyttäjä voi hakea tienpitäjältä vahingonkorvausta vahingosta, joka on aiheutunut maantien puutteellisesta kunnosta. Vahingonkorvausasioiden yleisneuvontaa antaa Liikenteen asiakaspalvelukeskus. Vahingonkorvauksen hakemiseen liittyvää ohjeistusta löytyy myös ELY-keskuksen internetsivuilla, mistä saa korvaushakemuslomakkeen ja tietoa hakemukseen liitettävistä selvityksistä.

Korvaushakemusten käsittely on valtakunnallisesti keskitetty Lapin ELY-keskukseen. Korvaushakemukset käsitellään saapumisjärjestyksessä ja ratkaistaan tapauskohtaisesti korvauksen hakijan hakemuksessa esille tuomien seikkojen sekä urakoitsijalta ja urakan valvojalta saatujen lausuntojen ja muun hankitun kirjallisen selvityksen perusteella. Ratkaisua tehtäessä huomioidaan maantielain, vahingonkorvauslain ja tieliikennelain säännökset ja niiden soveltaminen tienpitoon ja kuhunkin tapaukseen. Pelkkä tien huono kunto ei vielä aiheuta korvausvastuuta, vaan vahinko voidaan korvata, jos tienhoito on ollut virheellistä tai huolimattonta tai tienhoitoon kuuluvia tehtäviä on laiminlyöty.

Vahingonkorvaushakemusten kokonaismäärä on viime vuosina vaihdellut 900–1200 hakemuksen välillä. Yleisimmin korvausta on haettu vahingoista, jotka ovat aiheutuneet tien epätasaisuudesta. Lapin ELY-keskuksen päätös on tienpitoviranomaisen näkemys korvausvelvollisuudesta. Korvauksen hakija voi myös halutessaan saattaa asian käräjäoikeuden ratkaistavaksi. Tienpitoon liittyviä vahingonkorvausoikeudenkäyntejä on tullut vuosittain vireille käräjäoikeuksissa alle prosentti hakemusten määrästä.

2 Maanteiden tienpitovastuu

2.1 Lakiin perustuva tienpitovastuu

Maantielain mukaan valtio tienpitäjänä vastaa tienpidosta ja tienpidon kustannuksista. ELY-keskukset toimivat tienpitoviranomaisina toimialueillaan. Tienpito käsittää maanteiden suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja liikenteen hallinnan.

Maantielain määritelmän mukaan maantie on tie, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja jonka ylläpitämisestä valtio huolehtii. Maantiehen kuuluu muun muassa ajorata pientareineen, jalkakäytävä, pyörätie, pysäköintipaikka, levähdysalue ja liikenteen ohjauslaitteet. Maanteihin eivät kuulu kuntien ylläpitämät kadut ja muut yleiset alueet eivätkä yksityistiet, joista säännellään erikseen.

Maantielaki tuli voimaan vuoden 2006 alusta korvaten vuodesta 1954 voimassa olleen lain yleisistä teistä. Kunnossapidon yleissäännös säilyi maantielaissa samanlaisena kuin yleistielaissa. Maantielailla ei ilmeisestikään tarkoitettu muuttaa kunnossapidon vaatimustasoa, vaikka uuteen lakiin otettiin säännökset kunnossapidon olosuhdesidonnaisuudesta.

Yleissäännös maantien kunnossapitamisesta on maantielain 33 §:ssä. Säännöksen mukaan maantie on pidettävä yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Kunnossapidon tason määräytymisessä otetaan huomioon liikenteen määrä ja laatu, tien liikenteellinen merkitys sekä säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset, vuorokauden-aika ja muut olosuhteet. Kunnossapidossa on liikenteen toimivuuden ja liikenneturvallisuuden lisäksi otettava huomioon ympäristönäkökohdat.

Maantielaissa ei ole tarkemmin määritelty tien yleistä liikennettä tyydyttävää kuntoa. Hallituksen esityksessä maantielaiksi (HE 17/2004) todetaan, että maantiellä liikku-
jan on voitava luottaa siihen, että kulkeminen ja kuljettaminen voivat tapahtua turval-
lisesti ja että maantie täyttää sille asetetun palvelutehtävän. Kunnossapitotoimet tu-
lee kohdentaa sopivasti liikenteen laatu huomioden, joten ajoradat pidetään kunnos-
sa lähinnä moottoriajoneuvoliikennettä varten ja kevyen liikenteen väylät jalankulkua
ja pyöräliikennettä varten.

Maantielain mukaan kunnossapidon tason määräytyminen on olosuhdesidonnaista. Kunnossapidon tasoon ja teiden hoitotoimenpiteiden kiireellisyysjärjestykseen vai-
kuttaa esimerkiksi tien liikenteellinen merkitys. Tiet on luokiteltu toiminnallisen ja
liikenteellisen merkityksensä sekä tietä käyttävän liikenteen mukaan valtateiksi, kan-
tateiksi, seututeiksi ja yhdysteiksi. Luokitukselta johtuen vilkkaasti liikennöidyt valta-
ja kantatiet hoidetaan kiireellisemmässä aikataulussa kuin hiljaisemmat seutu- ja yh-
dystiet. Kunnossapidon lähtökohtana on, että liikenteellisesti samankaltaiset tiet pi-
detään yhdenmukaisessa kunnossa valtakunnallisesti.

Kunnossapitovelvoitteen sisältö vaihtelee eri olosuhteissa. Sääolosuhteet vaikuttavat
kunnossapidon tasoon erityisesti talvikunnossapidossa. Kunnossapitokalusto on mi-
toitettu keskimääräisten sääolosuhteiden mukaan. Poikkeuksellisissa säätilamuutok-
sissa kunnossapitotoimenpiteet voivat poiketa normaalista tasosta, mutta poikkeuk-
sellisissakin sääolosuhteissa on pidettävä yllä olosuhteet huomioden kohtuullista
kunnossapidon tasoa. Myös vuorokaudenajalla on kunnossapidon tason arvioinnissa

merkitystä, koska kunnossapitotoimenpiteiden pääpaino kohdistetaan liikenteellisesti vilkkaimpaan aikaan. Yöaikaan kunnossapidon vaatimustaso voi siten olla alhaisempi kuin päivällä. Muuna kunnossapidon tasoon vaikuttavana olosuhteena voi olla jokin yllättävä ja ennalta arvaamaton tapahtuma, johon tienpitäjä ei ole voinut varautua etukäteen. Jos esimerkiksi liikenneonnettomuuden vuoksi pääväylän liikenne joudutaan ohjaamaan kiertotielle alemman luokan tieverkolle, ei kiertotien kunnossapidolta voida edellyttää sille siirtyneen liikennemäärän mukaista tasoa.

Kunnossapidossa on liikenteen toimivuuden ja liikenneturvallisuuden lisäksi otettava huomioon ympäristönäkökohdat. Tienpitotyö tulisi suorittaa valitsemalla mahdollisuuksien mukaan kestävää kehitystä edistäviä ratkaisuja. Esimerkiksi suolan käyttö liukkauden torjunnassa kuormittaa pohjavesiä. Ympäristönäkökohdat vaikuttavat lähinnä kunnossapidon keinojen valintaan, eivät kunnossapidon tasoon.

2.2 Sopimusperusteinen tienpitovastuu

Maanteiden kunnossapidon palvelutaso, yksityiskohtaiset laatuvaatimukset ja toimenpideajat tien saattamiseksi laatuvaatimusten mukaiseen kuntoon on määriteltä sopimusasiakirjoissa. Kunnossapidolle asetetut laatuvaatimukset on laadittu pyrkimyksenä täyttää maantielaissa tienpitäjälle asetettu kunnossapitovelvoite. Laatuvaatimukset perustuvat tienpidosta vuosikymmenien aikana saatuun käytännön kokemukseen ja niitä kehitetään jatkuvasti, jotta ne vastaisivat yhteiskunnassa yleisesti hyväksyttyä tienhoidon tasoa. Hoidon ja ylläpidon alueurakkasopimuksiin sisältyvät tiestön tilan jatkuva tuntemus, valmiuden ylläpito ja laadun tuotto. Alueurakoiden sopimusvelvoitteet on pyritty määrittelemään siten, että ne kattaisivat lähes kaikki tarvittavat tienpitotehtävät.

Tiet on jaettu pääasiassa liikennemäärien ja liikenteellisen merkityksen mukaan eri hoitoluokkiin, joiden mukaan tien kunnossapidon taso määräytyy. Kunnossapidon tason vaihtelu talvihoitoluokituksessa ilmenee esimerkiksi siten, että alemman talvihoitoluokan teillä sallitaan enemmän lumisuutta, polanteisuutta ja uraisuutta kuin ylemmän talvihoitoluokan teillä. Myös kitkavaatimukset ja liukkauden torjuntaan käytettävät materiaalit vaihtelevat eri talvihoitoluokissa. Soratieluokitus vaikuttaa puolestaan sorateiden tasaisuus-, kiinteys- ja pölyävyysvaatimuksiin.

Teiden hoitoluokitus vaikuttaa myös toimenpideaikavaatimuksiin. Koska kaikkia teitä ei voida hoitaa kohtuullisin kustannuksin samanaikaisesti, toimenpideaika tien saattamiseksi laatuvaatimusten mukaiseen kuntoon on yleensä lyhyempi korkeamman hoitoluokan teillä kuin alemman hoitoluokan teillä. Esimerkiksi auras ja liukkauden torjunta tulevat tästä johtuen pääsääntöisesti toteutetuiksi nopeammin korkeamman talvihoitoluokan teillä.

Hoidon ja ylläpidon alueurakat toimivat laatuvastuuperiaatteella eli urakoitsijat vastaavat laatuvaatimusten täyttymisestä ympärivuorokautisesti. Urakoitsija on velvollinen suorittamaan tiestötarkastuksia säännöllisin väliajoin, jotta tiestöllä voidaan tehdä ne kunnossapitotoimet, jotka tien pitäminen yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa vaatii. Sopimusasiakirjoissa tiestön tilan tarkastamiselle on asetettu vähimmäisvelvoitteet.

2.2.1 Tilaajan ja urakoitsijan välinen vastuunjako

Tienpitäjä on vahingonkorvausvastuussa tienkäyttäjien nähden, vaikka tienpitotyön suorittaa urakoitsija. Tienpitäjä käsittelee vahingonkorvaushakemukset ja maksaa aiheelliset vahingonkorvaukset. Urakoitsija on sopimusvastuussa tilaajana toimivalle ELY-keskukselle sopimusvelvoitteiden täyttämistä tienpitotyötä tehdessään. Sopimusehdot on asetettu tienhoidon laadun varmistamiseksi, ja ne on pyritty laatimaan niin yksiselitteisiksi, että urakoitsija voi arvioida ja hinnoitella oman vastuunsa. Jos tienkäyttäjälle aiheutunut vahinko on johtunut siitä, ettei urakoitsija ole täyttänyt sopimusvelvoitettaan, peritään maksettu korvaus takaisin urakoitsijalta. Vahingon maksamisesta sovitaan työmaakokouksessa urakoitsijan ja urakan valvojan kesken.

Tilaajan ja urakoitsijan välillä saattaa syntyä erimielisyyttä siitä, onko sopimusvelvoitteet täytetty vai ei. Usein on kyse esitetyn näytön riittävyyden tai oikeellisuuden arvioinnista. Erimielisyyttä voi ilmetä esimerkiksi siitä, onko tie ollut sellaisessa kunnossa, että liukkauden torjuntaan olisi pitänyt ryhtyä. Vaikka asia olisi tienpitoviranomaisen korvauspäätöksellä tullut hylätyksi, voi tuomioistuimien myöhemmin päätyä asiassa toisenlaiseen ratkaisuun. Urakoitsija voi joutua vahingosta vastuuseen, jos tuomioistuimessa esitetyn näytön ja sen arvioinnin perusteella ilmenee, että urakoitsija on menetellyt sopimuksen vastaisesti. Jos urakoitsija on puolestaan selvästi täyttänyt sopimusvelvoitteensa, mutta urakka-alueella tapahtuu vahinko, josta tienpitäjä Lapin ELY-keskuksen tai tuomioistuimen käsityksen mukaan on vastuussa, jää vahinko lopullisesti tienpitäjän vastuulle. Tällaisissa tilanteissa tulisi tarkistaa, että kunnossapidon taso on asetettu sopimusmääräyksissä ja laatuvaatimuksissa riittävälle tasolle.

Tienpitourakoissa on tavanomaista, että tilaajaan sopimussuhteessa oleva pääurakoitsija hankkii urakasopimukseen sisältyvän kunnossapitotyön tai osan työstä aliurakoitsijoilta. Alihankinta perustuu pääurakoitsijan ja aliurakoitsijan keskinäiseen sopimukseen. Pääurakoitsija on kuitenkin aina vastuussa tilaajaan nähden sopimusvelvoitteiden täyttymisestä, vaikka työn olisikin suorittanut aliurakoitsija. Tästä johtuen urakoitsijan lausunnon kunnossapitovahinkoihin antaa aina tilaajaan sopimussuhteessa oleva pääurakoitsija.

2.2.2 Tienpitotyön suorittamisen yhteydessä aiheutuneet vahingot

Sopimusasiakirjojen mukaan urakoitsija ratkaisee itse tienkäyttäjien, kiinteistönomistajien ja muiden kolmansien osapuolien korvausvaatimukset, jotka koskevat tienpitotyön suorittamisen yhteydessä aiheutuneita vahinkoja. Tällaisia vahinkoja ovat esimerkiksi tienpitoajoneuvon lavalta lentävän kiviaineksen, auran lumisuihkun, räjäytystyön tai vesakonraivaustyön johdosta aiheutuneet vahingot sekä tienpitoajoneuvojen aiheuttamat öljyvahingot. Myös tuore ajoratamaali tai tien päällyste voi liata autoja. Kun vahinko liittyy kiinteästi urakoitsijan varsinaiseen tienpitotyöhön, korvaushakemus siirretään suoraan tilaajaan sopimussuhteessa olevan urakoitsijan käsiteltäväksi ja ratkaistavaksi. Pääurakoitsija on velvollinen antamaan asiassa korvausratkaisun, vaikka työn olisikin suorittanut aliurakoitsija. Pääurakoitsija myös vastaa näistä vahingoista.

Mikäli urakoitsija ei katso olevansa vastuussa aiheutuneesta vahingosta, voi korvausratkaisuun tyytymätön korvauksen hakija saattaa asian Lapin ELY-keskuksen käsiteltäväksi. Tästä mahdollisuudesta on ilmoitettava urakoitsijan tekemässä korvausratkaisussa. Urakoitsijan on pidettävä luetteloa tekemistään korvausratkaisuista, ja ne on esitettävä työmaakokouksessa tilaajalle. Tilaajalla on oltava mahdollisuus tustua korvausratkaisuihin yksityiskohtaisesti.

3 Tienpitäjän vahingonkorvausvastuu

3.1 Vahingonkorvauslain mukainen tuottamusvastuu

Tienpitäjän korvausvastuu määräytyy vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n perusteella, jonka mukaan se, joka tahallisesti tai tuottamuksesta aiheuttaa toiselle vahingon, on velvollinen korvaamaan sen. Juridisesti on kyse tuottamusvastuusta. Vahingonkorvauslain tuottamusvaatimuksesta johtuen pelkkä tien huono kunto ei vielä aiheuta korvausvastuuta tienpitäjälle. Lisäedellytyksenä on, että tienhoito on tehty virheellisesti tai huolimattomasti tai jotain tavanomaiseen tienhoitoon kuuluvia tehtäviä on kokonaan tai osittain jätetty tekemättä.

3.2 Tuottamuksen arviointi

Tienpitäjän tuottamusta arvioitaessa tarkastellaan tienpitäjän ja urakoitsijan toimintaa kokonaisuutena. Tuottamuksen kokonaisarvioinnissa merkitystä on muun muassa tien asemalla liikennejärjestelmässä, tien kunnolle asetetuilla laatuvaatimuksilla, tietä käyttävän liikenteen laadulla ja määrällä, kohtuullisella toimenpideajalla, tienkäyttäjien varoittamisella ja vahingon ennalta arvattavuudella. Myös tienkäyttäjän oma myötävaikutus vahinkoon voi vaikuttaa korvausvastuuseen.

3.2.1 Urakkasopimuksissa edellytetty palvelutaso ja laatuvaatimukset

Tuottamuksellisuutta arvioidaan ensisijaisesti sopimusehtojen noudattamisen kautta, koska urakkasopimukseen sisältyviä sopimusehtoja noudattaen maanteiden tulisi olla yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Korvausvastuuta ratkaistaessa selvitetään, onko tienhoito suoritettu ammattitaidolla laatuvaatimukset täyttäen. Tuottamusarvioinnissa merkitystä on esimerkiksi sillä, onko tietä tarkastettu sopimuksen mukaisesti, onko tarvittaviin toimenpiteisiin ryhdytty oikea-aikaisesti, ja onko toimenpiteet suoritettu hyväksytyillä työmenetelmillä ja materiaaleilla. Jos urakkasopimuksessa asetetut laatuvaatimukset täyttyvät, ei tuottamusta pääsääntöisesti ole.

3.2.2 Kohtuullinen toimenpideaika

Maanteitä ei voida pitää reaaliaikaisesti täysin moitteettomassa kunnossa. Tienpitäjälle maantielaissa säädetystä kunnossapitovelvoitteesta huolimatta on hyväksyttävää, että maantien kunnossa voi esiintyä joitakin tilapäisiä puutteita. Tuottamusperiaatteesta johtuen tienpitäjällä on oltava kohtuullinen aika saattaa maantie yleistä liikennettä tyydyttävään kuntoon. Jos tienpitäjä toimii kohtuullisessa ajassa, korvausvastuuta ei synny. Tämä periaate on todettu myös oikeuskäytännössä.

Urakkasopimuksissa on määritelty tien laatuvaatimusten mukaiseen kuntoon saattamisen toimenpideajat, jotka voivat vaihdella eri hoitoluokan teillä. Ellei alkamisajan kohtaa ole erikseen määritelty, toimenpideaika alkaa, kun laatuvaatimuksista poikkeava tila on todettu tai se muuten on ollut tai sen olisi pitänyt olla tienpitäjän tai urakoitsijan tiedossa. Urakoitsijan systemaattisen havainnoinnin ja säännönmukaisen tarkastusten johdosta toimenpiteisiin voidaan ryhtyä oikea-aikaisesti. Myös ura-

koitsijan resurssien tulee olla siten mitoitettu, että laatuvaatimukset voidaan asetuissa toimenpideohjeissa täyttää.

Toimenpideohjeen kohtuullisuutta harkittaessa merkitystä on muun muassa ennen vahinkoa ja vahinkoaikaan vallinneilla sääolosuhteilla, vuorokaudenajalla ja tienpitäjän tietoisuudella tien kunnosta. Rankkasateiden jälkeen voidaan esimerkiksi edellyttää, että urakoitsijan tiedossa olevien huonokuntoisten ja reikiintymisherkkien teiden kunto tarkastetaan, koska kyseisten teiden vaurioitumisriski voi lisääntyä kosteiden sääolosuhteiden johdosta. Kunnossapidon taso voidaan puolestaan asettaa korkeammalle vuorokaudenaikana, jolloin liikenne on vilkasta. Tästä johtuen esimerkiksi kevyen liikenteen väylien laatu voi olla yöaikaan alempi kuin päivällä. Väylän pinnan on silti oltava turvallinen liikkua ja hoitotoimenpiteet on tehtävä valmiiksi sopimuksen mukaisessa toimenpideohjassa.

Tien puutteellinen kunto voi tulla urakoitsijan tietoon viranomaisen tai tienkäyttäjän ilmoittamasta Tienkäyttäjän linjalle tieliikennekeskukseen. Tieliikennekeskuksen kautta tieto välittyy välittömästi urakoitsijalle LIITO-tietojärjestelmän kautta, sähköpostilla tai tekstiviestillä. Urakoitsija on velvollinen tienpidon ammattilaisena arvioimaan viestin vakavuuden ja tarpeellisten toimenpiteiden kiireellisyyden sekä ryhtymään sopimuksessa edellytetyllä tavalla toimenpiteisiin asian saattamiseksi kuntoon.

3.2.3 Tienkäyttäjien varoittaminen

Lähtökohtaisesti vaarallisista paikoista varoitetaan liikennemerkein. Yleensä varoitusmerkki oikein paikoilleen asetettuna antaa tienkäyttäjälle mahdollisuuden sovittaa ajonsa tilanteen mukaisesti eikä tienpitäjälle vahinkotilanteessa näin ollen synny korvausvastuuta. Varoitusmerkin asettaminen ei kuitenkaan kaikissa tilanteissa poista tienpitäjän korvausvastuuta. Joissain tapauksissa tie saattaa olla niin huonossa kunnossa, ettei vahingoilta pysty edes varomalla välttymään. Tällöin tienpitäjä vastaa vahingoista, vaikka merkit olisivat olleet paikallaan. Varoitusmerkkien puuttumisella ei puolestaan ole korvausvastuun kannalta ratkaisevaa merkitystä, jos vaarallinen paikka on muutenkin selvästi ja riittävän ajoissa havaittavissa.

3.2.4 Ennalta arvattavuus

Ennalta arvattavuudella on merkitystä sekä tienpitäjän vastuuta että tienkäyttäjän omaa myötävaikutusta arvioitaessa. Tilanteen ennalta arvaamattomuus vähentää kunkin omaa vastuuta. Asiassa esitetyn näytön perusteella arvioidaan, onko vahingon syntyminen ollut ennalta arvattavissa.

Tienpitotyötä tekeviltä edellytetään ammattitaitoa kunnossapidon toimenpiteiden suorittamiseen oikea-aikaisesti ja tarvittaessa ennakoiden. Esimerkiksi huonokuntoisen tien reikiintyminen, ongelmalliseksi tiedetyn rummun tukkeutuminen tai portaalista pudonnut lumi tai jää ei ole tienpitäjälle ennalta arvaamatonta. Tällaisista paikoista tulee, ellei niitä voida pysyvästi korjata, asianmukaisesti varoittaa tienkäyttäjää tai ottaa ne tehostettuun seurantaan, jotta korvausvastuuta vahinkotilanteessa ei syntyisi. Olosuhteissa, joissa liukkauden syntyminen on todennäköistä, tienpitotyön suorittajan edellytetään etenkin korkeamman hoitoluokan teillä ryhtyvän toimenpiteisiin liukkauden torjumiseksi ennakoiden.

3.2.5 Tienkäyttäjän myötävaikutus

Tienkäyttäjän velvollisuuksista ja vastuista liikenteessä on säädetty tieliikennelaissa. Lain 3 §:n mukaan tienkäyttäjän on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Tieliikennelain 23 §:ssä ajoneuvon kuljettajalta edellytetään lisäksi, että ajoneuvon nopeus sovitetaan sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus edellyttää huomioon ottaen muun ohella tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä liikenneolosuhteet.

Tienkäyttäjä voi toiminnallaan myötävaikuttaa vahingon syntymiseen. Tienkäyttäjän myötävaikutus vahinkoon voi ilmetä esimerkiksi liiallisena tilannenopeutena. Kautaltaan huonokuntoisella ja kuoppaisella tiellä tienkäyttäjän velvollisuus noudattaa olosuhteiden edellyttämää varovaisuutta korostuu, koska kuopat, urat ja muut epätasaisuudet ovat selvästi havaittavissa. Tienkäyttäjä voi vaikuttaa toiminnallaan myös vahinkoseuraamusten laajuuteen. Ylimääräisiä kustannuksia voi syntyä esimerkiksi, jos korjausta vaativaa ajoneuvoa ei korjata vaan ajoneuvolla jatketaan ajamista.

Vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:n mukaan vahingonkorvausta voidaan kohtuuden mukaan sovittaa, jos vahingon kärsineen puolelta on myötävaikutettu vahinkoon tai jos muu vahingon aiheuttaneeseen tekoon kuulumaton seikka on myös ollut vahingon syynä. Korvauksen sovittelu voi näin ollen tulla kyseeseen, jos vahingon ovat aiheuttaneet tienpitäjän tuottamus ja tienkäyttäjän oma huolimattomuus yhdessä. Korvauksen sovittelu on aina tapauskohtaista ja harkinta tehdään kunkin tapauksen erityispiirteet huomioiden. Tienkäyttäjän myötävaikutus vahinkoon voi joissakin tapauksissa poistaa kokonaan tienpitäjän korvausvastuun. Jos vahingon voidaan katsoa aiheutuneen täysin tienkäyttäjän omasta huolimattomuudesta tai lainvastaisesta menettelystä, korvausta ei makseta lainkaan.

Korvausvastuuta on sovittu tilanteissa, joissa tie on ollut tienkäyttäjälle tuttu tai joissa tienkäyttäjä on ollut tietoinen tien kunnosta. Kun tie on tienkäyttäjälle tuttu, hän yleensä tietää vuodenaikojen ja sääolosuhteiden vaihteluiden vaikutuksen tietoon ja tien profiili on kuljettajan tiedossa. Tien kunto voi olla myös hyvin havaittavissa, vaikka tiellä ei olisi aiemmin liikkunutkaan. Tienkäyttäjien on esimerkiksi katsottu myötävaikuttaneen vahinkoon, kun tien liukkaus on ollut havaittavissa, mutta ajonopeutta ei ole sopeutettu olosuhteisiin nähden riittävän alhaiseksi.

Tienkäyttäjän voidaan myös edellyttää tuntevan ajoneuvonsa erikoisominaisuudet ja ottavan ne huomioon tiellä liikkeessaan. Esimerkiksi matalaprofiiliset renkaat ja mädalletut ajoneuvot ovat erityisen herkkiä vaurioitumaan, ja tienkäyttäjän tulisi huomioida tämä omassa ajokäyttäytymisessään. Samoin talvipyöräilyssä tulisi pyörällä ajettaessa noudattaa olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta ja kiinnittää huomiota pyörän varustukseen, kuten talvirenkaihin ja ajovaloihin.

3.2.6 Tienpitäjän huolellisuusvelvollisuus

Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tienpitäjä on velvollinen korvaamaan tien kunnossapidon puutteesta aiheutuneen vahingon, ellei ole selvitetty, että vahinko ei ole aiheutunut tienpitäjän laiminlyönnistä. Tienpitäjän vahingonkorvausvastuu on oikeuskäytännössä tiukentunut ja vastuun taso on asetettu huomattavan korkealle, vaikka oikeuskäytäntö onkin ollut epäyhtenäistä.

Vahingonkorvausvastuun tiukentumista ilmentää se, että tienpitäjälle on asetettu näyttövelvollisuus huolellisesta toiminnasta eli todistustaakka siitä, että vahinko ei ole aiheutunut tienpitäjän tuottamuksesta. Käytännössä tienpitäjä on voinut vapautua vastuusta vain osoittamalla toimineensa niin huolellisesti kuin mahdollista tai osoittamalla, että vahinko on johtunut tienpitäjän omasta toiminnasta riippumattomasta syystä. Oikeuskäytännössä tuottamuskynnys on asetettu sitä matalammaksi mitä yksinkertaisemmin keinoin ja alhaisemmin kustannuksin vahinko olisi ollut vältettävissä. Joissakin tilanteissa korvausvastuu on syntynyt, koska vahingon torjuminen ei ole ollut tienpitäjälle mahdotonta. Tienpitäjältä on vaadittu tavanomaista suurempaa huolellisuutta erityisesti kevyen liikenteen väylien ja suojateiden talvikunnossapidossa, jolloin liukkauden torjuntaan on kiinnitettävä erityistä huomiota.

3.3 Syy-yhteys

Vahingonkorvausvastuun syntyminen edellyttää, että tapahtuneen vahingon ja väitetyn vahingon aiheuttajan välillä on syy-yhteys. Korvauksen hakijan tulee näin ollen hakemuksessaan osoittaa, että vahinko on johtunut nimenomaan tiessä olevasta puutteesta, kuten kuoppaan ajamisesta tai tien liukkaudesta. Vasta syy-yhteyden toteutuksen jälkeen on tarpeen selvittää, ulottuuko tienpitäjän vastuu kyseisen vahingon korvaamiseen.

Suurimmassa osassa vahinkotapauksista syy-yhteyden olemassaolo on selvä, mutta toisinaan joudutaan punnitsemaan, esiintyykö vahingon ja väitetyn vahingon aiheuttajan välillä riittävää syy-yhteyttä. Merkitystä annetaan muun muassa vahinkotapahtuman ja vahinkojen esiintymisen ajalliselle yhteydelle. Jos vahinkoja ei ole havaittu välittömästi vahinkotapahtuman jälkeen tai kohtuullisen ajan kuluttua vahinkotapahtumasta, ei syy-yhteyttä yleensä ole.

3.4 Korvattava vahinko

3.4.1 Korvausperiaatteet

Vahingon korvaamisessa on kyse siitä, miten vahingosta aiheutuneet haitalliset seuraukset jaetaan osapuolten kesken. Vahingonkorvauksen lähtökohtana on täyden korvauksen periaate, jonka tarkoituksena on saattaa vahingonkärsijä siihen asemaan, jossa tämä olisi, jos vahinkoa ei olisi sattunut. Vahingonkorvauksen tulee olla niin suuri, että se kompensoi vahingonkärsijälle aiheutuneet vahingot kokonaisuudessaan. Korvattavien kulujen tulee kuitenkin olla tarpeellisia.

Täyden korvauksen periaatteen lisäksi vahingonkorvausoikeudessa noudatetaan rikastumiskiellon periaatetta, jonka mukaan vahingonkärsijä ei voi päästä vahingonkorvauksella parempaan taloudelliseen asemaan, kuin missä hän oli ennen vahinkotapahtumaa. Vahingonkärsijä ei siis saa hyötyä vahingosta, minkä vuoksi korvattavaksi tulee ainoastaan todellinen vahinko.

Keskeinen vahingonkorvausoikeudellinen periaate on myös vahingon rajoittamisvelvollisuus, jonka mukaisesti vahingonkärsijän on pyrittävä minimoimaan aiheutuvat vahingot ja lisäkustannukset. Jos vahingonkärsijä laiminlyö velvollisuutensa, rajoittuu korvausvastuu siihen määrään, mitä vahinkoa olisi aiheutunut, jos vahingonkärsijä olisi toiminut vahinkoa rajoittaen.

3.4.2 Korvauskelpoiset vahinkolajit

Korvauskelpoisia vahinkoja ovat vain vahingonkorvauslain 5 luvun 1 §:n mukaiset vahingot. Vahingot on jaettu eri vahinkolajeihin sen mukaan, mihin itse vahinko kohdistuu. Tienpitovahingoissa vahingonkorvaus voi käsittää hyvityksen henkilö- ja esinevahingosta sekä niihin yhteydessä olevasta varallisuusvahingosta.

Esinevahinko

Vahingonkorvauslain 5 luvun 5 §:n mukaan esinevahinkona on korvattava esineen korjauskustannukset ja vahingosta aiheutuneet muut kulut sekä arvonalennus tai tuhoutuneen tai hukatun esineen arvo. Lisäksi korvattavaksi voi tulla tulojen tai elätyksen vähentyminen.

Esinevahinko ilmenee yleensä esineen rikkoutumisena tai tuhoutumisena. Esinevahingoissa korvauksen maksamisen lähtökohtana on aina rikkoutuneen tai tuhoutuneen esineen käypä arvo, jota voidaan pitää korvattavien kustannusten ylärajana. Esineen vioittumistapauksissa tyypillinen korvaus on vahingon korjaamisesta aiheutuneiden kustannusten määrä. Esinevahinkona voidaan korvata myös esineen arvonalennus tai tuhoutuneen esineen arvo, jos esine on korjauskelvoton.

Esinevahinkoja korvattaessa huomioidaan, että korjattu esine voi tulla aiempaa paremmaksi, jolloin rikastumiskiellon vuoksi ei ole perusteltua korvata koko hankintahintaa. Korvausmäärää harkittaessa voidaan ottaa huomioon muun muassa vaurioituneen esineen kunto ja ikä. Esimerkiksi vaurioitunut rengas korvataan renkaan jäljellä olevan kulutuspinnan mukaan ja vaurioitunut vanne korvataan huomioiden vanteen ikä. Toisaalta vähennystä ei tehdä sellaisissa tapauksissa, joissa esineeseen tuleva parannus on vahingonkäräjien kannalta hyödytön ja uudella osalla ei ole käyttöarvoa esineen käyttöänsä jälkeen, kuten uusi iskunvaimennin.

Esinevahinkoon voi liittyä myös muita korvattavia kulueriä. Näitä ovat tienpitovahingoissa tyypillisimmin ajoneuvon seisona-ajan korvaaminen, korvaus vuokra-auton käytöstä ja matkakulujen korvaaminen. Korvausmäärien arvioinnissa käytetään soveltuvin osin Liikennevahinkolautakunnan normeja ja ohjeita. Myös ansionmenetys tulee toisinaan korvattavaksi.

Henkilövahinko

Tienpitovahingoissa yleisimmät henkilövahingot ovat jalankulkijoiden liukastumisesta johtuvia loukkaantumisia. Korvausvastuu henkilövahingoissa edellyttää, että vahingonkäräsieneen terveydentila on muuttunut haitallisesti ja että muutos on lääketieteen keinoin todettavissa.

Liikennevakuutuslain mukaiset liikennevahingoista aiheutuneet henkilövahingot korvataan pääsääntöisesti ajoneuvon pakollisesta liikennevakuutuksesta.

Vahingonkorvauslain 5 luvun 2 §:n mukaan henkilövahingon kärsineellä on oikeus korvaukseen tarpeellisista sairaanhoitokustannuksista ja muista tarpeellisista kuluista, ansionmenetyksestä, kivusta ja särystä sekä muusta tilapäisestä haitasta sekä pysyvästä haitasta.

Sairaanhoitokustannusten tarpeellisuutta koskevasta vaatimuksesta seuraa, että korvausvelvollisuus kattaa lähtökohtaisesti vain julkisen terveydenhuollon palvelujen mukaiset kustannukset, sillä tarpeellinen sairaanhoito on yleensä saatavissa julkisesta terveydenhuollosta. Yksityisen terveydenhuoltopalvelun käyttämisestä aiheutuvat lisäkustannukset voivat tulla korvattaviksi, jos nimenomaan yksityisen terveydenhuoltopalvelun käyttäminen on vahinkoa kärsineen hoidon kannalta perusteltua. Yksityisen terveydenhuoltopalvelun käyttö voi olla perusteltua, jos julkisen terveydenhuollon piirissä ei ole lainkaan saatavissa vahingonkäräjien välttämättä tarvitsemaa hoitoa, jos vahingonkäräjä joutuisi odottamaan hoitoon pääsyä kohtuuttoman pitkän ajan tai jos yksityisen palvelun käyttämisellä voitaisiin rajoittaa korvausvelvollisuuden kokonaismäärää, esimerkkinä plastiikkakirurginen hoito tai työkyvyn palautumisen nopeuttaminen. Muina tarpeellisina kuluina vahingonkäräjälle voivat tulla korvattavaksi esimerkiksi kuntoutuskulut sekä apuvälineiden hankkimisesta aiheutuneet kulut.

Jos vahingonkäräjä joutuu henkilövahingon vuoksi olemaan tilapäisesti tai pysyvästi poissa töistä, voi hänelle aiheutua ansionmenetystä. Ansionmenetyksenä korvataan tosiasiallinen tulojen vähentyminen. Koska ansiotulo on veronalaista tuloa, sen sijaan maksetusta vahingonkorvauksesta toimitetaan ennakoperintälain mukainen ennakonpidätys.

Kivusta ja särystä sekä muusta tilapäisestä haitasta korvausta määriteltäessä otetaan huomioon erityisesti henkilövahingon laatu ja vaikeusaste, sen edellyttämän hoidon laatu ja kesto aika sekä haitan kesto aika. Tavanomaisia ihmiselle syntyviä tunnetiloja, kuten mielipahaa, surua tai pelkoa ei pidetä vahingonkorvauslain mukaan korvattavina vahinkoina, kuten ei myöskään menetettyä vapaa-aikaa.

Pysyvän haitan korvausta määriteltäessä otetaan huomioon henkilövahingon laatu ja vaikeusaste sekä vahinkoa kärsineen ikä. Korvausta korottavana tekijänä voidaan lisäksi huomioida henkilövahingosta vahinkoa kärsineelle aiheutunut elämänlaadun erityinen heikentyminen. Pysyvän haitan korvaus voidaan arvioida aikaisintaan vuosi vahingon jälkeen.

Kivun ja säryn sekä muun tilapäisen haitan sekä pysyvän haitan korvauksen määrää arvioitaessa sovelletaan Liikennevahinkolautakunnan normeja ja ohjeita sekä Henkilövahinkoasiain neuvottelukunnan suosituksia. Liikennevahinkolautakunnan normeissa ja ohjeissa tilapäisen haitan korvausasteikko on jaoteltu kuuteen eri luokkaan lähtien vähäisistä henkilövahingoista ja päättyen poikkeuksellisen vaikeisiin vammoihin. Pysyvän haitan korvausasteikko, joka perustuu sosiaali- ja terveysministeriön asetukseen tapaturmavakuutuslaissa tarkoitetusta haittaluokituksesta 1649/2009, on jaettu 20 haittaluokkaan. Henkilövahinkoasiain neuvottelukunnan suositukset soveltuvat pääosin käytettäväksi, kun kyseessä on tilapäisen haitan korvaaminen. Suosituksissa henkilövahingot on luokiteltu vammatyypin perusteella ja suositukset perustuvat oikeuskäytännössä muodostuneisiin korvaustasoihin. Kaikille vammatyypeille ei suosituksista kuitenkaan löydy luokitusta, jolloin korvaus pyritään määrittämään yhteen sovitamalla edellä mainittuja.

Taloudellinen vahinko

Vahingonkorvauslain 5 luvun 1 §:n mukaan vahingonkorvaus käsittää hyvityksen taloudellisesta vahingosta vain rajatuissa tapauksissa. Henkilö- tai esinevahingon seurauksena ilmenevät taloudelliset vahingot ovat yleensä korvattavia vahinkoja. Tyypillisiä taloudellisia vahinkoja ovat erilaiset tulojen tai yrittäjäansioiden menetykset sekä esineen menetetty tuotto.

Henkilö- tai esinevahinkoon liittymättömät vahingot, niin kutsutut puhtaat varallisuusvahingot, korvataan vain, mikäli vahinko on aiheutettu rangaistavaksi säädetyllä teolla, julkista valtaa käytettäessä tai mikäli muutoin vahingon korvaamiselle on erittäin painavia syitä. Puhtaan varallisuusvahingon rajattujen korvausedellytysten vuoksi tienpitovahingoissa vahingonkorvausta ei yleensä suoriteta puhtaista varallisuusvahingoista.

4 Vahingonkorvaushakemusten käsittely

4.1 Vahinkoilmoitus

Tieto vahinkotapahtumasta tulee tienpitäjälle ja urakoitsijalle usein vasta vahingonkorvaushakemuksen saavuttua. Toisinaan tienkäyttäjän tai viranomaisen ilmoitus vahinkotapahtumasta tulee pian vahingon jälkeen ympärivuorokautisesti avoinna olevalle Tienkäyttäjän linjalle, jolloin liikennepäivystäjä välittää tiedon vahingosta ja vahinkopaikasta tien kunnossapidosta vastaavalle urakoitsijalle ja urakan valvojalle. Tieto vahingosta voi tulla myös suoraan urakoitsijalle tai urakan valvojalle. Näissä tilanteissa mahdollisiin korjaus- tai varoittamistoimenpiteisiin voidaan ryhtyä välittömästi.

Kun tieto vahinkotapahtumasta saavuttaa mahdollisimman nopeasti asianosaiset, vahinko-olosuhteet ovat varmimmin todettavissa ja tutkittavissa. Vahinkopaikan tarkastaminen, havaintojen tekeminen ja olosuhteiden dokumentointi pian vahingon jälkeen edesauttavat lausunnonantoa, jos asiassa myöhemmin esitetään korvausvaatimuksia. Dokumentteja voidaan käyttää myös todisteina mahdollisissa oikeudenkäynneissä. Vahinkopaikalla on suositeltavaa tehdä mittauksia, ottaa valokuvia ja laatia tarkastuksesta lyhyt muistio sekä mahdollisuuksien mukaan toimia yhteistyössä poliisin ja pelastuslaitoksen kanssa. Dokumentointi vahinkopaikalla on erityisen tärkeää vahingon ollessa suuri.

4.2 Asiakkaan neuvonta

Vahingonkorvausasioiden yleisneuvonta on valtakunnallisesti keskitetty Liikenteen asiakaspalvelukeskukseen, joka neuvoa asiakasta korvauksen hakemiseen liittyvissä asioissa. Myös ELY-keskuksen internetsivuilta löytyy hakemuslomakkeen lisäksi tietoa tarvittavista liitteistä ja vahingonkorvaushakemusten käsittelystä. Korvaushakemukset lähetetään Lapin ELY-keskukseen, johon hakemusten käsittely on valtakunnallisesti keskitetty.

4.3 Korvaushakemus

Selvitys vahinkotapahtumasta

Korvauksen hakijalla on velvollisuus näyttää toteen aiheutunut vahinko. Korvauksen hakijan tulee hakemuksessaan yksilöidä tarkka vahinkoaika ja -paikka sekä vahingon aiheuttaja. Myös itse vahinkotapahtumasta tulee esittää riittävän yksityiskohtainen sanallinen kuvaus. Hakemukseen on hyvä liittää valokuvia vahinkopaikasta, vahingon aiheuttajasta ja vaurioista sekä tapahtumapaikkaa tarkentavat kartat ja piirrokset. Vahinkotapahtuman silminnäkijöiden lausunnot voi myös liittää hakemukseen. Poliisin tutkintailmoitus on suositeltavaa liittää korvaushakemukseen erityisesti tapauksissa, joissa poliisi on käynyt vahinkopaikalla.

Selvitykset korvattaviksi vaadituista vahingoista

Vahinkojen korvaaminen perustuu aina korvauksen hakijan esittämiin vaatimuksiin. Vain sellaiset vahingot voidaan korvata, joista on esitetty määrällinen korvausvaatimus. Korvattavaksi vaadittujen vahinkojen perusteista ja määrästä tulee olla riittävät selvitykset. Hakemuksessa tulee esimerkiksi ilmoittaa vahingoittuneen esineen ikä ja kunto.

Ajoneuvovahingoissa tulee esittää alkuperäiset kuitit ajoneuvon korjauskustannuksista. Lasku ja tiliote yhdessä käyvät myös maksutositteesta. Lisäksi asia voidaan saattaa vireille korjauskustannuslaskelmalla, jos korjausta ei ole suoritettu. Jos hakija haluaa tehdä korjauksen itse, korvauksen määrä harkitaan tapauskohtaisesti. Tällöin tulee ilmoittaa korjaukseen käytetty aika ja toimittaa varaosien ostokuitit. Tapauksissa, joissa korvauksen hakija ei halua korjauttaa vaurioitunutta esinettä, tulee kyseeseen esineen arvonalennuksen korvaaminen korjauskustannusten korvaamisen sijaan. Vaadittaessa korvausta arvonalennuksesta hakijan tulee esittää selvitys esineen käyvästä arvosta ja arvon alenemisesta. Arvonalennus harkitaan tapauskohtaisesti. Arvioinnissa lähtökohtana voidaan pitää vahingoittuneen esineen korjauskustannuksia.

Ajoneuvon seisonta-ajalta tulee esittää korjaamon todistus ajoneuvon seisonta-ajasta. Vuokra-auton käytön osalta tulee selvittää, että ajoneuvon käyttö on ollut työn tai muun perustellun syyn vuoksi välttämätöntä ja että muita kulkuneuvoja tai -muotoja ei ole ollut käytettävissä. Seisonta-ajan korvaus ja vuokra-auton käytön korvaaminen ovat toisensa poissulkevia. Jos korvausta haetaan vuokra-auton käytöstä, ei seisonta-aikaa korvata samalta ajalta.

Asian hoitamisesta aiheutuneista välttämättömistä kustannuksista, kuten asian hoitamiseen liittyvistä välttämättömistä matkakuluista, voi myös hakea korvausta. Julkisten liikennemuotojen osalta tulee esittää matkalippu ja kilometrikorvauksen osalta tulee ilmoittaa ajatun matkan pituus sekä lähtöpaikka ja määränpää.

Jos vakuutusyhtiö on vapaaehtoisen vakuutuksen perusteella korvannut korvauksen hakijalle varsinaiset vahingot, mutta vähentänyt korvauksesta omavastuuosuuden ja tehnyt päätöksen bonusmenetyksestä, voi korvauksen hakija hakea korvausta näistä kuluista. Omavastuuosuuden maksamisesta tulee esittää kuitti tai vakuutusyhtiön tekemä korvauspäätös. Bonusmenetyksestä voi saada korvausta, kun kustannukset ovat todentuneet ja nousseen vakuutusmaksun maksamisesta on esittää riittävä selvitys vakuutusyhtiöltä.

Selvitykseksi ansionmenetyksestä edellytetään palkansaajan osalta työnantajan allekirjoittama palkkatodistus, josta selviää normaali palkka sekä maksamatta jätetyn palkan määrä. Lisäksi tulee esittää selvitys maksetuista sairauspäivärahoista, jotka osaltaan vähentävät korvattavaa määrää. Yrittäjän ansionmenetyksen osalta tulee esittää tarpeellinen selvitys, esimerkiksi verotus- tai tilinpäätösasiakirjat.

Henkilövahingoissa on aina esitettävä lääkärinlausunto, josta henkilövahinko ja mahdollinen työkyvyttömyys ovat todennettavissa. Tarpeellisista sairaanhoitokustannuksista ja muista tarpeellisista kuluista, kuten kuntoutuskustannuksista ja kohonneista kodinhoitokustannuksista, tulee pääsääntöisesti esittää kuitit.

4.4 Hakemuksen esikäsittely

Korvaushakemuksen saavuttua tarkistetaan, että hakemuksessa on esitetty riittävä selvitys vahinkotapahtumasta ja korvattavaksi vaadituista vahingoista. Korvauksen hakijaa pyydetään täydentämään hakemusta, jos siinä havaitaan puutteita.

Hakemukseen pyydetään lausunnot urakoitsijalta ja urakan valvojalta. Lausuntopyyntöön liitetään kaikki korvausasiaan siihen mennessä kertynyt asiakirja-aineisto lukuun ottamatta lääkärinlausuntoja ja maksutositteita.

Jos vahinkopaikka sijaitsee kunnan ylläpitämällä kadulla, hakemus siirretään toimivaltaiselle kunnalle. Vahinkopaikan sijaitessa yksityistiellä hakemus palautetaan hakijalle. Jos hakemuksesta käy ilmi, että kyseessä on tien hoito- tai ylläpitotyön yhteydessä sattunut vahinko, siirretään korvaushakemus urakoitsijan käsiteltäväksi ja ratkaistavaksi. Hakemuksen siirrosta ilmoitetaan aina kirjallisesti korvauksen hakijalle.

4.5 Lausunnot

Tilaajaan sopimussuhteessa oleva pääurakoitsija antaa asiassa lausunnon, josta tulee käydä ilmi urakkakohtaiset erityisvaatimukset, vahinkopaikalla suoritettut tiestötarastukset tarkastushavaintoineen sekä vahinkopaikkaan kohdistetut hoitotoimenpiteet ennen ja jälkeen vahingon. Lausunnossa tulee ilmoittaa myös tien yleinen kunto ja vallinneet sääolosuhteet vahinkoaikana ja vahinkoa edeltävänä ajanjaksona. Urakoitsijan lausunnon on perustuttava dokumentoituun selvitykseen, kuten työmaapäiväkirjatietoihin ja ajantasaisen seurantajärjestelmän otteisiin. Materiaalin on oltava saatavilla useita vuosia vahinkotapahtuman jälkeen, koska korvausasiaa voidaan joutua käsittelemään myöhemmin tuomioistuimessa.

Tilaajalla on sanktio-oikeus tilanteissa, joissa urakoitsija ei toimita lausuntoa määräajassa tai asiallisesti riittävänä tai jos urakoitsijan raporteissa tai päiväkirjamerkinnöissä havaitaan tosiasioita vastaamattomia tietoja. Lausunnon puuttuessa korvaushakemus ratkaistaan pääosin hakijan hakemuksessaan esittämien tietojen perusteella.

Urakan valvojalla on paras paikallistuntemus alueensa tiestöstä ja urakoitsijan toiminnasta, joten urakan valvojan lausunnolla on tärkeä merkitys korvauskäsittelyssä. Urakan valvoja arvioi lausunnossaan urakoitsijan toimintaa urakoitsijan lausunnossaan antamien tietojen perusteella ja ottaa kantaa siihen, onko urakoitsija toiminut urakkasopimuksen mukaisesti. Urakan valvojan tulee lausunnossaan myös ilmoittaa, jos urakoitsijalle on annettu huomautuksia hakemuksessa ilmoitettuun laiminlyöntiin liittyen. Myös urakan valvojan omilla havainnoilla vahinkopaikalta ja vahinkopaikan taustatiedoilla on tärkeä merkitys korvauskäsittelyssä. Urakan valvojan tulee esimerkiksi lausunnossaan ilmoittavan, jos kyseessä on toistuva ongelma tai jos tiessä tai laitteessa on jokin rakenteellinen vika. Urakoitsija ja urakan valvoja ilmoittavat lausunnossaan perustellun näkemyksensä siitä, kuka vastaa vahingosta. Lausunnot ovat välttämättömiä korvausratkaisun tekemiseksi, ja niiden saanti turvaa vahingonkäräjöiden tasapuolisen kohtelun vahingonkorvausasioita ratkaistaessa.

Tarvittaessa asiassa voidaan pyytää lisäselvitystä urakoitsijalta tai urakan valvojalta tai erilaisia lausuntoja asiantuntijoilta. Mikäli käsiteltävä asia on oikeudellisesti vaikea tai näytön arvioinnin kannalta hankala, voidaan Liikenneviraston lakimieheltä pyytää kannanottoa asiaan.

4.6 Päätöksen valmistelu ja sisältö

Korvaushakemukset käsitellään saapumisjärjestyksessä ja ratkaistaan tapauskohtaisesti hakijan hakemuksessa esille tuomien seikkojen sekä urakoitsijalta ja urakan valvojalta pyydettyjen lausuntojen ja muun hankitun selvityksen perusteella. Päätöstä valmisteltaessa vahingonkorvauskäsittelijä tarkistaa esimerkiksi, onko Tienkäyttäjän linjalle saapunut ilmoituksia maantien puutteellisesta kunnosta ja miten ilmoituksiin on reagoitu sekä selvittää vahinkopaikan tierekisteri-, tiekuva- ja karttatiedot ja tapauskohtaisesti säätiedot vahinkoajankohdalta. Vahingonkorvauskäsittelijä esittelee perustellun päätösehdotuksen ratkaisijalle, joka ratkaisee tapauksen. Ennakkotapausluonteisia tai tulkinnallisia tapauksia voidaan käsitellä laajemmin yhtenäisen käytännön varmistamiseksi vahingonkorvausryhmässä.

Vahingonkorvauskäsittelyssä noudatetaan soveltuvin osin hallintolakia. Hyvän hallinnon periaatteisiin kuuluu, että käytetty kieli on asiallista, selkeää ja ymmärrettävää. Jokaisen oikeusturvaan kuuluu oikeus saada viranomaiselta perusteltu päätös asiassa, joka koskee hänen oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan. Hallintolain mukaan päätös on perusteltava ja perusteluissa on mainittava, mitkä seikat ja selvitykset ovat vaikuttaneet ratkaisuun sekä ilmoitettava sovelletut säännökset. Hyvin perustellusta päätöksestä ilmenee, miten asiassa on päädytty kyseiseen lopputulokseen. Päätöksen perustelujen selkeys ja ymmärrettävyys on tärkeää etenkin kielteisissä päätöksissä, jotta korvauksen hakija voi hyväksyä, että aiheutunutta vahinkoa ei korvata.

Hallintolain mukaan päätöksen perustelut voidaan jättää esittämättä, mikäli päätöksellä hyväksytään vaatimus, joka ei koske toista asianosaista eikä muilla ole oikeutta hakea päätökseen muutosta. Myönteinen korvauspäätös voi näin ollen olla lyhyt ja korvausperusteena voidaan pelkästään todeta, että vahinko on tapahtunut tienpitäjän vastattavasta syystä. Mikäli päätös on vain osittain myönteinen, päätös on perusteltava siltä osin kuin se on asianosaiselle kielteinen tai poikkeaa hakijan vaatimuksista. Hyvän hallinnon periaatteisiin kuuluu, että asianosaiselle esitetään pyynnöstä perustelut jälkikäteen.

Päätöksessä on aina maininta, että hakija voi halutessaan saattaa asian toimivaltaisen käräjäoikeuden ratkaistavaksi. Päätöksessä myös ilmoitetaan henkilö, jonka kanssa asiasta voi keskustella ja jolta voi saada lisätietoja. Yhteydenotot tapahtuvat Liikenteen asiakaspalvelukeskuksen kautta, joka välittää soittopyynnöt asian esittelijänä toimineelle vahingonkorvauskäsittelijälle.

Myönteisten päätösten osalta vahingonkorvauskäsittelijä laatii erillisen kirjallisen perustelun vahingonkorvaushakemuksen hyväksymiselle ja esittää näkemyksen vahingosta vastaavasta tahosta. Perustelu toimitetaan tiedoksi urakan valvojalle, joka käsittelee korvausasian urakoitsijan kanssa työmaakokouksessa.

4.7 Korvauskäsittelyn päättäminen

Päätös lähetetään hakijalle postitse ja urakoitsijalle sekä urakan valvojalle sähköisesti. Päätöksen ollessa myönteinen vahingonkorvaus maksetaan hakijan ilmoittamalle tilille noin kahden viikon kuluessa päätöksen saapumisesta. Jos alkuperäiset maksutositteet tai muu tarvittava selvitys korvauksen maksua varten puuttuu, hakijaa pyydetään päätöksessä toimittamaan puuttuva selvitys. Pyydetyn selvityksen saavuttua vahingonkorvauskäsittelijä laatii asiassa maksuspäätöksen, jonka jälkeen korvaus voidaan maksaa hakijalle.

Päätöksenteon ja korvauksen maksamisen jälkeen asian käsittely Lapin ELY-keskuksen vahingonkorvauspalvelussa päättyy ja asia siirtyy vahingosta vastaavan tienpitoviranomaisen hoidettavaksi.

4.8 Muutoksenhaku päätökseen

Lapin ELY-keskus voi tutkia korvausasian perustellusta syystä uudelleen. Korvausasian uudelleen käsittely edellyttää, että hakijalla on esittää asiassa uutta näyttöä.

Vahingonkorvauspäätös ei ole sellainen hallinnollinen päätös, josta voisi valittaa hallinto-oikeuteen. Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksessä 2188/2006 on todettu, että hallinto-oikeudella ei ole lakiin perustuvaa toimivaltaa tutkia tienpitoviranomaisen vahingonkorvauspäätöstä kokevaa vaatimusta. Vahingonkorvauspäätökseen ei näin ollen liitetä valitusosoitusta.

Korvauksen hakija voi saattaa asian haastehakemuksella toimivaltaisen käräjäoikeuden ratkaistavaksi. Toimivaltaisia käräjäoikeuksia ovat vahinkopaikan ja vahingonkorvaushakijan asuinpaikan käräjäoikeus. Vahingonkorvauskanne voidaan tutkia myös käräjäoikeudessa, jonka tuomiopiirissä valtion puhevaltaa käyttävä viranomaisen sijaitsee. Kanteen tultua vireille tulee oikeudenkäyntiasiakirjat toimittaa Liikennevirastoon, joka käyttää valtion puhevaltaa tienpidon vahingonkorvausasioita koskeissa oikeudenkäynneissä.

4.9 Vahingonkorvausvelan vanhentuminen

Laissa velan vanhentumisesta (728/2013) säännellään vahingonkorvausvelan vanhentumisajan alkamisesta ja enimmäisajasta. Vahingonkorvausvelka vanhenee kolmen vuoden kuluessa siitä päivästä, kun vahingonkäräjää on saanut tietää tai hänen olisi pitänyt saada tietää vahingosta ja siitä vastuussa olevasta. Velan vanhentuessa velallisen suoritusvelvollisuus lakkaa.

Vahingonkäräjää voi katkaista vahingonkorvausvelan vanhentumisen esittämällä vahingonkorvausta koskevan vaatimuksen perusteineen. Vahingonkorvausvaatimuksen esittämisestä alkaa kulua uusi kolmen vuoden pituinen vanhentumisaika, joka voidaan katkaista esittämällä asiaa koskeva vaatimus uudelleen tienpitoviranomaiselle tai nostamalla vahingonkorvauskanne toimivaltaisessa käräjäoikeudessa.

4.10 Asiakirjojen julkisuus

Viranomaisten asiakirjojen julkisuutta sääntelee laki viranomaisen toiminnan julkisuudesta (621/1999). Lain 5 §:n mukaan korvauspäätös ja sen käsittelyä varten viranomaisen laatimat tai sen toimeksiannosta laaditut asiakirjat tulevat julkisiksi päätöksen tekemisen jälkeen. Päätöksestä ja lausunnoista on oikeus saada tieto tai kopio, kun korvauspäätös on tehty. Lain 24 §:n erityissäännösten nojalla salassa pidettäviä ovat kuitenkin henkilön terveydentilaa tai taloudellista asemaa koskevat asiakirjat.

4.11 Viivästyskorko ja arvonalisävero

Vahingonkärsijällä on oikeus vaatia korvausvelalle maksettavaksi korkolain mukaista viivästyskorkoa. Vahingonkorvaukselle vaadittua viivästyskorkoa maksetaan korkolain 7 §:n mukaan siitä lähtien, kun 30 päivää on kulunut siitä, kun vahingonkärsijä esitti korvaushakemuksen ja vaatimuksen perustetta ja määrää koskevan selvityksen. Korko lasketaan maksupäivään ja korkoa maksetaan vain, jos vahingonkärsijä sitä vaatii. Suomen Pankki ilmoittaa viivästyskorkon määrittämisessä käytettävän viitekorkon. Viivästyskorko on viitekorko lisättynä korkolain mukaisella seitsemällä prosenttiyksiköllä.

Jos vahingonkorvausta maksetaan yritykselle, joka on arvonalisäverovelvollinen, vahingonkorvaus maksetaan ilman arvonalisäveroa. Patentti- ja rekisterihallituksen ja verohallinnon yhteisestä yritystietojärjestelmästä voi tarkastaa, onko korvauksen hakija ilmoittautunut arvonalisäverovelvolliseksi. Yritystietojärjestelmä löytyy internetosoitteesta www.ytj.fi.

Vakuutusyhtiöille maksettavista korvauksista ei tehdä arvonalisäverovähennystä. Arvonalisäverolain 44 §:n mukaan arvonalisäveroa ei suoriteta vakuutuspalvelun myynnistä ja välityksestä, joten vakuutusyhtiö ei voi vähentää omaan suoritukseensa sisältyvää arvonalisäveroa omassa arvonalisäverotuksessaan.

4.12 Vakuutusyhtiöiden takautumisoikeus

Korkeimman oikeuden ennakkopäätöksellä 2008:113 on todettu, että vakuutus-sopimuslain 75 §:n säännös ei estä vakuutussopimukseen otettavin siirtein laajentamasta vakuutusyhtiön takautumisoikeutta kolmatta kohtaan. Vakuutusyhtiön oikeus vaatia takaisin vapaaehtoisen vakuutuksen perusteella korvaamiaan kuluja perustuu vakuutussopimuslain 75 §:ään sekä vakuutussopimusehtoon, jonka mukaan vakuutusyhtiöllä on oikeus vaatia kolmannelta henkilöltä takaisin vakuutetulle suorit-tamansa korvaus muun muassa silloin, jos vastuuperusteena on julkisyhteisön vas-tuu. Vakuutusehto merkitsee sitä, että vakuutuksenottaja siirtää vakuutusyhtiölle oi-keutensa vaatia korvausta vahingon aiheuttajalta. Tästä johtuen vakuutuksenottaja ei voi hakea korvausta tienpitäjältä vahingosta aiheutuneista kustannuksista, jotka va-kuutusyhtiö on vakuutetulle jo korvannut.

Lakisääteisten vakuutusten osalta esimerkiksi tapaturmavakuutuslain 61 §:n perusteella vakuutusyhtiöt voivat vaatia takaisin maksettavaksi kustannuksia, jotka vakuutusyhtiö on maksanut vahingonkäräjälle vahingonkäräjän työnantajan lakisääteisen tapaturmavakuutuksen perusteella. Tällöin on huomioitava kuitenkin, että vakuutusyhtiölle maksettava korvaus ei voi olla suurempi kuin, mitä vahingonkäräsiinty olisi oikeutettu saamaan.

Vakuutusyhtiöiden hakemuksia koskevat samat sisällölliset vaatimukset, jotka on asetettu yleisesti vahingonkorvaushakemuksille. Hakemuksesta tulee käydä ilmi vahinkotapahtuma, vahinkoaika ja -paikka sekä vahingon aiheuttaja. Korvausvaatimuksen osalta vakuutusyhtiön tulee eritellä, mistä korvausta on maksettu, minkä verran ja millä perusteella. Vakuutusyhtiöiden edellytetään lisäksi liittävän hakemukseensa vahingonkäräjän vahinkoilmoituksen. Hakemus käsitellään samassa menettelyssä ja ratkaistaan samoilla perusteilla kuin vahingonkorvaushakemukset.

Vakuutusyhtiön ja vakuutetun välillä on sopimussuhde, ja vakuutusyhtiön vastuu vakuutettuun nähden määräytyy sopimuksen perusteella. Korvausta ei kuitenkaan makseta vakuutussopimuksen ehtojen mukaan, vaan korvattavien vahinkojen tulee perustua vahingonkorvauslakiin. Jos vakuutusyhtiön vaatimuksen peruste hyväksytään, korvauksia arvioidaan siten, kuin korvausta hakisi vahingonkäräsiinty itse. Vakuutusyhtiö ei siis voi päästä parempaan asemaan kuin vahingonkäräsiinty.

Jos tienpitäjä on korvannut vakuutuksenottajalle vakuutuksen käyttämisestä aiheutuneen bonusmenetyksen, vähennetään korvaussumma vakuutusyhtiölle maksettavasta korvauksesta. Mikäli vahingonkäräjän on katsottu myötävaikuttaneen vahinkoon ja korvaussummaa on soviteltu, korvataan vakuutusyhtiölle vain tienpitäjän vastattavaksi katsottu osuus vahingosta.

5 Tyypillisiä oikeustapauksia

5.1 Yleistä oikeuskäytännöstä

Tienpitoon liittyviä vahingonkorvausoikeudenkäyntejä tulee kärjäoikeuksissa vuosittain vireille 5-10 tapausta. Useimpien tapausten käsittely jatkuu hovioikeudessa ja pieni osa tapauksista päätty korkeimman oikeuden käsiteltäväksi. Kaikilla oikeuden päätöksillä on oma merkityksensä oikeuskäytännön muotoutumisessa, mutta korkeimman oikeuden päätöksillä on erityinen merkitys ennakkopäätösinä eli prejudikaatteina. Korkeimman oikeuden ennakkopäätöksellä on esimerkiksi vakuutusyhtiöllä todettu olevan oikeus vaatia takaisin vakuutuksenottajalleen suorittamaansa korvausmäärää tienpitäjältä. Tuomioistuinten ratkaisulinja on myös joissain tapauksissa johtanut siihen, että urakkasopimusten laatuvaatimuksia on tiukennettu.

Urakkasopimusten valtakunnalliset laatuvaatimukset otetaan huomioon tuomioistuinten ratkaisuharkinnassa, mutta tuomioistuimet eivät ole sidottuja tienpitäjän asettamiin laatuvaatimuksiin. Tuomioistuimet ratkaisevat itsenäisesti, mitä kunakin aikana voidaan pitää riittävänä tienhoidon tasona. Esimerkiksi tuomioistuinten käsitys siitä, mitä on pidettävä kohtuullisena aikana saattaa maantie yleistä liikennettä tyydyttävään kuntoon, ei välttämättä ole yhteneväinen urakkasopimuksissa määrätyn toimenpideajan kanssa.

5.2 Tien liukkaus

Oikeuskäytännössä on katsottu jo maantielakia edeltäneen yleistielain mukaan liukkauden torjunnan kuuluvan lain edellyttämään kunnossapitoon. Vahingonkorvaushakemusta ratkaistaessa harkitaan tapauskohtaisesti, ovatko toimenpiteet liukkauden torjumiseksi olleet riittävät, oikea-aikaiset ja oikein suoritettut sekä huomioidaan tienkäyttäjän mahdollinen oma myötävaikutus vahingon syntymiseen. Liukkauden torjuntatyön luonteesta johtuen hyväksytty tosiasia on, ettei sellaista tilaa voida saavuttaa, että tiet eivät koskaan olisi liukkaat. Tämä on todettu nimenomaisesti oikeuskäytännössä (KKO 1998:147).

Vastuun syntymiseen vaikuttavat eri seikat riippuen siitä, onko kysymys ajoradan, ajoradan reunan vai kevyen liikenteen väylän liukkaudesta. Kunnossapitotoimenpiteet kohdennetaan huomioiden tiestöä käyttävän liikenteen laatu, minkä vuoksi ajoradat pidetään kunnossa lähinnä moottoriajoneuvoliikennettä varten ja kevyen liikenteen väylät jalankulkua ja pyöräliikennettä varten.

Autoilijan omaa vastuuta lisää esimerkiksi se, että liukkaus on havaittavissa ja oma ajotapa on näin ollen sovitettavissa tilanteeseen. Sen sijaan jalankulkijan omaa vastuuta ei liukkauden havaittavuus välttämättä samalla tavalla lisää, koska kaatuminen tietyissä olosuhteissa saattaa liukkauden havaittavuudesta riippumatta olla väistämätöntä. Talvipyöräilyssä puolestaan korostuvat tieliikennelain edellyttämät huolellisuus- ja varovaisuusvelvoitteet. Talvipyöräilyssä pyörän varusteluun ja ajamiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota.

5.2.1 Ajoradan liukkaus

Ajoradan oikea-aikaisilla liukkaudentorjuntatoimenpiteillä, kuten hiekoituksella, suolauksella ja jää- ja lumipinnan karhentamisella, turvataan turvallinen liikkuminen teillä ja voidaan tehokkaasti ennaltaehkäistä vahinkoja. Myös tienkäyttäjät voivat toimillaan pienentää vahinkoriskiä varautumalla keliolosuhteiden muutoksiin ja ottamalla ne riittävästi liikkumisessaan huomioon. Ellei autoilija ole sovittanut ajonopeuttaan keliolosuhteiden mukaan, voidaan hänen usein katsoa vaikuttaneen vahingon syntymiseen.

Tapauksiin, joissa tienpitäjä on asetettu vastuuseen liukkaalla ajoradalla tapahtuneesta onnettomuudesta, on yleensä liittynyt jotain erityistä tai poikkeuksellista. Oikeuden ratkaisuissa tienpitäjän on katsottu olevan vastuussa aiheutuneista vahingoista, kun tie on muuttunut äkillisesti ja ennalta arvaamattomasti liukkaaksi ja kun tienpitäjä olisi voinut toimenpiteillään estää yllättävän vaaratilanteen syntymisen. Liikenteen vähäisellä määrällä ei ole esimerkiksi ollut korvausvastuun poissulkevaa vaikutusta, jos olosuhteet ovat olleet vaaralliset. Oikeuden ratkaisuissa on kiinnitetty huomiota myös poikkeuksellisen vaikeisiin sääolosuhteisiin ja tienpidon rajallisiin voimavaroihin. Korvausvastuuta ei ole katsottu olevan, jos tehdyt toimenpiteet ja tien kunnossapitojärjestys ovat olleet perusteltuja.

Korkein oikeus 3.12.1998, 3824:

Tielaitos määrättiin korvausvelvolliseksi tapauksessa, jossa tie hoitoalueen rajalla hiekoituksen päättyessä muuttui poikkeuksellisen äkillisesti ja yllättäen hyvin hiekoitetusta erittäin jäiseksi ja liukkaaksi. Tämä muutos oli Korkeimman oikeuden mukaan kahdelle ajoneuvoyhdistelmän kuljettajalle niin ennalta arvaamatonta, etteivät he olleet voineet varautua siihen. Tienpitäjän toimenpiteillä olisi Korkeimman oikeuden tulkinnan mukaan voitu välttää tienkäyttäjien kannalta yllättävän vaaratilanteen syntyminen. Tiemestaripiirin raja olisi tullut merkitä, jotta autoilijat olisivat voineet varautua kunnossapitoasteessa oleviin eroihin. Onnettomuus tapahtui 22.11.1994 klo 17.30 Länsi-Lapissa valtatiellä nro 21 kelin ollessa erittäin huono. Yksi hiekoitusauto oli kuitenkin muutaman tunnin juuri ennen onnettomuutta käyttämättömänä.

Korkein oikeus 3.12.1998, 3825:

Korkein oikeus vapautti Tielaitoksen korvausvelvollisuudesta, koska Tielaitos ei ollut tietoinen tien liukkaudesta. Ajoneuvoyhdistelmän kuljettaja oli kuljettanut ajoneuvoa hiekoittamatonta ja liukkaaksi havaitsemaansa tietä yli kahdeksan kilometriä ennen ulosajoa. Korkeimman oikeuden mukaan kuljettajalla oli ollut mahdollisuus sovittaa ajoneuvon kulku tien kunnon ja kelin mukaan. Onnettomuus tapahtui 21.1.1994 klo 21.00 Pietarsaareissa Korttesjärvelle johtavalla maantiellä.

Itä-Suomen hovioikeus 4.12.2008, 1179:

Tiehallinto todettiin korvausvelvolliseksi tapauksessa, jossa hiekoitus oli loppunut tiellä yllättäen ja kävelijöiden väistämisen jälkeen yhdistelmäajoneuvo oli ajautunut ojanpenkalle perävaunun alkaessa heittelehtiä tiellä. Onnettomuus tapahtui 15.12.2004 kello 13.05 seututiellä Pyhäselän kunnassa. Koko päivän oli satanut vettä ja keli oli ollut liukas. Tienpinta oli ollut hyvin hiekoitettu kolmen kilometrin matkan, kunnes ison ylämäen jälkeen hiekoitus oli loppunut yllättäen. Tie oli linjahiekoitettu kello 11 tapahtumapäivänä, mutta sade ja liikenne olivat kuljettaneet hiekkaa pois jäiseltä tieltä. Käräjäoikeus katsoi, ettei Tiehallinto ollut laiminlyönyt velvoitteitaan tienpitäjänä. Käräjäoikeus piti mahdollisena, että tiellä oli paikoin saattanut olla liukasta, mutta että liukkaus oli johtunut ylivoimaisista olosuhteista. Käräjäoikeus myös

totesi, että yhdistelmäajoneuvonkuljettajan olisi ammattikuljettajana pitänyt sovittaa ajoneutensa vallitseviin keliolosuhteisiin sopivaksi. Hovioikeus kumosi käräjäoikeuden tuomion katsoen, että hiekoituksen loppuminen oli yhdistelmäajoneuvonkuljettajalle niin ennalta arvaamatonta, ettei kuljettaja ollut voinut siihen varautua. Tiehallinto ei ollut kyennyt osoittamaan, että liukkaudentorjunta olisi hoidettu tieosuudella keliolosuhteiden edellyttämällä tavalla. Vahinko oli näin ollen aiheutunut Tiehallinnon laiminlyönnistä pitää tie liikennettä tyydyttävässä kunnossa.

Itä-Suomen hovioikeus 27.1.1995, 38:

Puutavaralastissa olleen kuorma-auton kuljettaja ei jarrutuksesta huolimatta ollut saanut ajoneuvoaan pysähtymään ennen tasoylikäytävää, jolloin juna törmäsi kuorma-autoon risteysalueella. Yleinen tie päättyi 10 metriä ennen tasoristeystä ja jatkui yksityisenä tienä. Ennen taso-risteystä oli jyrkkä alamäki. Tieosuus oli edellisestä risteyksestä alkaen tasoristeykseen saakka hiekoittamatta 200 metrin matkalta. Hiekoittamatta jättämistä tienpitäjä perusteli sillä, että liikenne tieosuudella oli hyvin vähäistä (enintään 10 ajoneuvoa/vrk). Hovioikeus katsoi Tielaitoksen laiminlyöneen kunnossapitovelvoitteensa, kun se tien epätavallisesta liukkaudesta huolimatta oli jättänyt tieosuuden hiekoittamatta. Korkein oikeus ei myöntänyt valituslupaa.

Oulun käräjäoikeus 15.9.2011, 11/13586:

Tienpitäjän katsottiin olevan korvausvelvollinen tapauksessa, jossa yhdistelmäajoneuvo suistui tieltä risteysalueella olevan mustan jään johdosta. Onnettomuus tapahtui 1.10.2009 noin kello 7.30 valtatiellä nro 4, kun yhdistelmäajoneuvon kuljettaja oli matkalla etelästä Oulun suuntaan ja risteysalueen kohdalla yhdistelmäajoneuvo oli alkanut heittelehtiä ja suistunut ojaan kaatuen kyljelleen. Tie kuului talvihoitoluokkaan I. Tie oli suolattu yöllä, jonka jälkeen oli satanut vettä. Käräjäoikeus katsoi, että vahinkopaikka oli ollut tienkäyttäjälle ennalta arvaamattoman liukas. Risteysalueen ei katsottu täyttävän edes palvelutason hoitoluokan II vaatimuksia. Tienpitäjä oli täten vastuussa vahingosta. Tienkäyttäjän oma toiminta, erityisesti liian suuri tilanopeus, otettiin käräjäoikeuden tuomiossa huomioon ja korvausmäärää soviteltiin. Tienpitäjä velvoitettiin korvaamaan 2/3 aiheutuneista vahingoista.

Savonlinnan käräjäoikeus 8.1.2009, 09/26:

Jakeluauton vauhti ja pyörien pito olivat loppuneet ylämäessä, melkein mäen päällä, ja ajoneuvoyhdistelmä oli lähtenyt liukumaan takaperin ja suistunut ojaan. Onnettomuus tapahtui 15.12.2004 kello 13.40 yhdystiellä Enonkoskella. Käräjäoikeus hylkäsi kanteen, koska olosuhteiden ja kuljettajan menettelyn katsottiin olleen sellaisia, ettei onnettomuus ollut johtunut Tiehallinnon laiminlyönnistä pitää tie liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Säätilan muutos oli ollut äkillinen ja se oli koskenut koko tiepiiriä. Toimenpiteiden kohdistaminen kiireellisemmässä aikataulussa vilkkaammin liikennöidyille teille kuin vähäliikenteisille yhdys- ja seututeille oli käräjäoikeuden mielestä hyväksyttävää. Myös kuljettajan oma myötävaikutus vahinkoon otettiin huomioon. Kuljettajan katsottiin tienneen sääolosuhteet ja sääolosuhteiden vaikutukset alemman hoitoluokan teille. Silti kuljettaja ei ollut käyttänyt vaihtoehtoista reittiä tai pyytänyt tienpitäjää suorittamaan tien hiekoitusta normaalista kiireellisyysjärjestyksestä poiketen. Mäen liukkaus ei ollut kuljettajalle yllättävää ja ennalta arvaamatonta, koska tie makineen oli kuljettajalle tuttu ja hän oli tielle kääntyessään havainnut tiellä olleen vettä ja jäätä. Myöskään ajoneuvoyhdistelmän liikennöinnissä ei ollut otettu asianmukaisesti huomioon keinoja liukkauden varalta, koska ajoneuvossa ei ollut kitkaketjuja tai muuta liukkaudentorjuntamenetelmää.

5.2.2 Polanneurat

Tien hoitoluokituksesta riippuen tiellä on sallittu olevan jonkin verran polannetta eli pakkautunutta lumi- tai jääharjannetta. Alimman hoitoluokan tiellä tien pinta voi esimerkiksi olla pääosin polannepintainen ja polanne voi olla osin urautunut. Jäisiä polanneuria koskevissa oikeustapauksissa tuomioistuimet ovat usein päätyneet sovitteluratkaisuihin. Tienkäyttäjän oma myötävaikutus vahinkoon on otettu ratkaisuisissa huomioon, kun tie on ollut tienkäyttäjälle tuttu ja tienkäyttäjä on ollut tietoinen tien kunnosta.

Korkein oikeus 25.3.1992, 1135:

Paikallistiellä olleet syvät ja jäiset urat olivat osaltaan aiheuttaneet sen, että auto oli suistunut tieltä ja törmännyt puuhun. Vahinko oli tapahtunut 3.3.1988 Satalinnan yhdystiellä. Auto oli joutunut syviin uriin ja lähtenyt heittelehtimään. Tie oli höylätty työmaapäiväkirjaan tehdyn merkinnän mukaan edellisen kerran ennen vahinkoa 19.2.1988. Tosin 21.2.1988 oli satanut 7-20 cm lunta, jonka jälkeen tiemestarin ilmoituksen mukaan oli täytynyt myös tapahtua tien auraus ja höyläys. Tieosuudella oli kantajan mukaan ollut viikkoja jopa kuukausia 5-10 senttimetrin syvyisiä ajouria, joita ei ollut poistettu. Tie- ja vesirakennushallitus oli kiistänyt kanteen lausumalla, että tie oli ollut liikennettä tyydyttävässä kunnossa ja että tielle oli tehty ne kunnossapitotyöt, mitkä yleensäkin tehdään. Todistajankertomuksista ilmeni, että talvella 1988 tie oli ollut tienhoidollisesti poikkeuksellisen huonossa kunnossa. Kihlakunnanoikeus katsoi, että suurin syy ojaan suistumiselle oli ollut tien huono kunto ja erityisesti syvät ajourat. Kunnossapitotyöt eivät olleet olleet riittävät. Toisaalta tie oli kuljettajalle tuttu ja hän oli ollut tietoinen olosuhteista tiellä. Kuljettajan olisi näin ollen tullut noudattaa olosuhteiden edellyttämää varovaisuutta ja huolellisuutta vahingon ja vaaran välttämiseksi. Kuljettajan omaksi tuottamukseksi arvioitiin $\frac{1}{4}$ eli valtio velvoitettiin korvaamaan $\frac{3}{4}$ aiheutuneista kustannuksista. Turun hovioikeus hylkäsi kanteen katsoen, ettei tie ollut vahinkopäivänä poikkeuksellisen huonossa kunnossa. Tiellä oli näytetty toistuvasti suoritettua aurasta ja höyläystä, joten tielaitos ei ollut laiminlyönyt pitää tietä niin tyydyttävässä kunnossa kuin olosuhteet huomioon ottaen oli kohtuudella voitu vaatia. Korkein oikeus kumosi hovioikeuden tuomion ja jätti asian kihlakunnanoikeuden päätöksen varaan. Korkein oikeus totesi, että tiellä olleet urat olivat olleet jäiset ja niin syvät, että ne olivat olleet osaltaan syynä aiheutuneeseen vahinkoon. Lumisateiden johdosta urien muodostuminen verrattain vilkasliikenteiselle tielle ei ollut ollut ennalta arvaamatonta. Tiehen ei ollut näytetty kohdistetun sääolosuhteiden vaatimia kunnossapitotoimia, joten vahinko oli osaksi aiheutunut tienpitäjän laiminlyönnistä.

Turun hovioikeus 27.2.1996, 818:

Henkilöauto suistui 18.3.1994 klo 21.15 kestopäällysteisellä paikallistiellä vastaantulevien kaistalle ja törmäsi toiseen henkilöautoon. Tie kuului hoitoluokkaan III, ja tien keskimääräinen vuorokausiliikenne oli 110 ajoneuvoa. Tapahtuma-aikaan tie oli liukas ja tiessä oli kymmenien metrien matkalla 6-8 cm:n syvyiset ja 20 cm:n levyiset ajourat. Lumi- ja jääpolannetta oli tasattu 10.3., ja tie oli aurattu 14.3. Tie oli myös tarkastettu tapahtumaviikolla. Muita ilmoituksia vahingoista tai talvihoidon laiminlyönnistä ei ollut tullut tiemestaripiiriin tietoon ennen vahinkoa. Vasta oikeudenkäynnissä Tielaitoksen tietoon tuli, että samalla paikalla oli jo viikkoja aikaisemmin tapahtunut kaksi tieltä suistumista. Onnettomuusajoneuvon kuljettaja oli ajanut tietä aikaisemmin samana päivänä, joten hän oli ollut tietoinen tien huonosta kunnosta. Kuljettajalla oli ollut ajokortti kaksi viikkoja. Todistajankertomusten perusteella oikeus katsoi, että urat olivat olleet jo viikkoja ennen onnettomuusajankohtaa olemassa ja

uraisuus oli pahentunut tapahtumaviikolla. Vaikkei erityisiä ilmoituksia tien huonosta kunnosta ollut tullutkaan tienpitäjälle, niin tällä ei ollut merkitystä, koska tiemestarin olisi pitänyt tapahtumaviikolla tietä tarkastaessaan havaita tien huono kunto. Oikeus katsoi, että onnettomuus oli pääasiallisesti johtunut tienpitäjän laiminlyönnistä ja velvoitti Tielaitoksen korvaamaan $\frac{3}{4}$ vahingosta. Korvausta soviteltiin kuljettajan myötävaikutuksen vuoksi. Kuljettaja oli ollut tietoinen tien huonosta kunnosta, ja hänen olisi siten pitänyt noudattaa erityisen suurta varovaisuutta ja huolellisuutta vahingon ja vaaran välttämiseksi sekä sovittaa ajonopeutensa tien kunnan mukaisesti.

Rovaniemen hovioikeus 16.5.1995, 0699:

Henkilöauto suistui loivassa mutkassa jäisen uraiselta tieltä 20.12.1992. Vahinko tapahtui II-talvihoitoluokan tiellä, jonka keskimääräinen vuorokausiliikenne oli 740 ajoneuvoa. Tie oli höylätty 15. ja 17.12.1992 ja hiekoitettu 17.12.1992. Vahingon jälkeen suoritettua tarkastuksessa tien kunto oli todettu hyväksi. Tienpitäjälle ei ennen onnettomuutta ollut tullut ilmoitusta haitallisista urista. Uraisuutta oli vain tapahtumapaikalla noin sadan metrin matkalla. Osapuolet olivat erimielisiä urien syvyydestä, eikä asia oikeudenkäynnin aikana täysin selvinnyt todistajankertomusten ollessa toisistaan poikkeavia. Hovioikeus totesi, että tien kunnossapidosta ja tarkastuksista oli huolehdittu määräysten ja yleisen tavan mukaan. Täten tienpitäjä ei ollut vastuussa aiheutuneesta vahingosta. Lisäksi hovioikeus totesi perusteluissaan, että henkilöauton kuljettaja oli tuntenut kyseisen jäisen tieosuuden jo entuudestaan. Kysymyksessä olevan ennalta arvattavuuden vuoksi tienpitäjän ei katsottu olevan vastuussa vahingosta.

Ylivieska-Raahan käräjäoikeus 15.11.2010, 10/5981:

Kuljettaja menetti ajoneuvonsa hallinnan ja suistui ulos yhdystieltä Nivalassa 16.12.2005. Tie kuului talvihoitoluokkaan II. Tiessä oli polanneurat, joiden syvyydeksi oli vahingon jälkeen mitattu 22–29 mm, joten urakkasopimuksissa määritellyn hoitoluokan mukainen jääpolanteen tasaisuusvaatimus oli täytynyt. Tie oli edellisenä päivänä aurattu ja tasattu alusterällä. Tiellä oli 60 km/h nopeusrajoitus. Samassa paikassa tapahtui ulosajo 20.12.2005. Todistajana kuullun poliisin mukaan tie oli 20.12.2005 tapahtuneen vahingon jälkeen ollut erittäin liukas ja urainen. Urat olivat olleet arviolta 5 cm syvät ja turvallinen ajonopeus tiellä oli ollut 40 km/h. Toisen ulosajon jälkeen tie tasattiin tiehöylällä. Käräjäoikeus katsoi, että tie ei ollut ollut liikennettä tyydyttävässä kunnossa, koska urat olivat syvät ja vaaralliset. Päälysteen painuminen ja ajourien muodostuminen ei ollut tienpitäjälle myöskään ennalta arvaamatonta. Tien kunnossapito olisi ollut mahdollista toteuttaa höyläämällä tie useammin. Korvausta soviteltiin kuljettajan myötävaikutuksen vuoksi ja tienpitäjä velvoitettiin korvaamaan $\frac{3}{4}$ vahingosta. Tie oli kuljettajalle tuttu, joten hän oli ollut tietoinen olosuhteista tiellä, ja hänen käyttämänsä tilannenopeus oli ollut liian suuri.

5.2.3 Jalankulkijoiden liukastumiset

Jalankulkijoiden liukastumisvahingot ovat tapahtuneet pääosin kevyen liikenteen väylällä, jalkakäytävällä tai suojatiellä. Viimeaikaisessa oikeuskäytännössä tienpitäjän vastuu liukastumistapauksissa on ankaroitunut ja tienpitäjä on useimmiten katsottu korvausvelvolliseksi liukastumisvahingoissa. Tienpitäjän vastuun syntymiselle on oikeuskäytännössä riittänyt yleensä se, että liukkaus juuri tapahtumapaikalla on voitu näyttää toteen.

Liukkaudentorjuntatoimenpiteillä, erityisesti hiekoituksella, on korostunut merkitys arvioitaessa tienpitäjän korvausvastuuta. Oikeuskäytännön mukaan liukkauden torjunnassa tulisi kiinnittää huomiota siihen, mihin käyttötarkoitukseen kunnossapidettävä alue on tarkoitettu. Jalankulkijan omaa myötävaikutusta on harvoin otettu huomioon eikä korvauksia ole soviteltu. Liukkauden torjuntaan onkin kiinnitettävä erityistä huomiota nimenomaan kevyen liikenteen väylillä, jalkakäytävillä ja suojateilla sekä sellaisilla alueilla, joissa jalankulkijoita yleensä liikkuu kuten levähdys- ja pysäköinti-paikoilla.

Korkein oikeus 10.6.1996, 2128:

81-vuotias nainen oli kevyen liikenteen väylällä kävellessään liukastunut alikulkutunnelin suulla, minkä seurauksena hänen ranteensa oli murtunut. Tapahtuma-aikaan 26.2.1992 klo 11.00 väylä oli muutoin hiekoitettu, mutta kaatumispaikalla ei ollut hiekkaa. Paikka oli hiekoitettu kaatumista edellisenä päivänä ja tarkastettu tapahtumapäivän aamuna. Edellisenä päivänä satoi vettä ja tihkua, minkä jälkeen yöllä lämpötila laski nollaan. Tienpitäjä velvoitettiin korvaamaan vahinko. Hovioikeus totesi päätöksessään, että liukkauden torjunta kuuluu kevyen liikenteen väylän kunnossapitoon eikä kevyen liikenteen väylä ole tyydyttävässä kunnossa, mikäli jalankulkija ei voi sitä turvallisesti käyttää. Perusteluissa huomioitiin, että kysymys oli erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttöön tarkoitettusta tiestä, jonka kunnossapidon sisältö määräytyy nimenomaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tarpeet huomioon ottaen. Korkein oikeus pysytti hovioikeuden päätöksen.

Korkein oikeus 29.6.1992, 95:

61-vuotias mies liukastui kävellessään yleisen tien ajoradan reunaa vilkkaasti liikennöidyllä alueella ja satutti jalkansa lokakuuisena arki-iltana klo 17.30. Noin viikon ajan ennen vahinkopäivää oli ollut useita lämpöasteita ja ajoittaista vesisadetta, joten tien pinta oli ollut sula. Vahinkoa edeltävänä päivänä ilma oli pakastunut ja lätäköt jäätyneet. Samana iltana alkanut heikko lumisade oli peittänyt jäätyneet lätäköt, mutta ei tienpitäjän mukaan ollut aiheuttanut auraustarvetta. Hiekoitukseen ei ollut ryhdytty, koska hiekka ei olisi tarttunut ohuen lumen peittämään jäähän. Korkeimman oikeuden ennakkoratkaisussa Tielaitos vapautettiin korvausvelvollisuudesta. Tielaitoksella ei ollut velvollisuutta liukkauden torjumiseksi hiekoittaa jalankulkijoiden käyttämiä teiden reunoja, koska yleisistä teistä annetun lain mukaan tiet oli pidettävä yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa ja moottoriajoneuvoliikenteen tarvetta vastaavasti lumi- ja jääesteistä vapaana.

Turun hovioikeus 11.10.2011, 2182:

Tienpitäjä velvoitettiin korvaamaan moottoritien levähdyspaikalla liukastumisesta aiheutuneet kustannukset vakuutusyhtiölle. Vahingonkärsijä oli kaatunut työaikana moottoritien levähdyspaikalla Salossa helmikuussa 2007 kello 3.40 ja satuttanut kaatuessaan ranteensa. Vakuutusyhtiö oli maksanut työnantajan lakisäänteisestä tapaturmavakuutuksesta kaatumisesta aiheutuneet vahingot. Vahingonkärsijän mukaan levähdysalue oli ollut jäinen ja hiekoittamaton sekä jääpolanteinen. Vahinkotapahtumaa oli edeltänyt pitkään jatkunut pakkas, eikä liukkaudentorjunnan tarvetta ties-tötarkastusten yhteydessä ollut havaittu. Käräjäoikeus hylkäsi kanteen katsoen, että levähdysaluetta oli pidettävä maanteihin verrattavana pääasiassa moottoriajoneuvoliikenteelle tarkoitettuna alueena, joten levähdysalueen liukkaudentorjunta määräytyi moottoriajoneuvoliikenteen tarpeiden mukaisesti. Tienpitäjä ei ollut tuottamuksellaan aiheuttanut vahinkoa, koska asiassa oli näytetty, että levähdysalueen lumi- ja jääpolanne ei ollut siten liukas, että moottoriajoneuvoliikenteen kannalta liukkaudentorjunta olisi ollut tarpeen. Hovioikeus kumosi käräjäoikeuden tuomion katsoen, että

liukastuminen oli aiheutunut tienpitäjän laiminlyönnistä pitää alue sellaisessa kunnossa, että jalankulkijan oli ollut turvallista kulkea alueella. Asiassa voitiin päätellä aluetta käytettävän yleisesti liikkumiseen jalan, koska kyseessä oli levähdysalue. Tästä johtuen alueen kunnossapidolta oli voitu edellyttää, että levähdysalueella oli myös talviolosuhteissa turvallista liikkua jalan. Korkein oikeus ei myöntänyt asiassa valituslupaa.

Vaasan hovioikeus 6.4.2000, 369:

Mies oli kaatunut jäisellä hiekoittamattomalla jalkakäytävällä Nivalassa 21.2.1998 hieman yli klo 22.00. Vahinkopäivänä oli vallinnut poikkeuksellisen vaikeat sää- ja keliolosuhteet. Aamulla oli ollut poutaa ja illalla satoi vettä lämpötilan vaihdellessa -2 asteen ja +4 asteen välillä. Ennen vahinkoajankohtaa kevyen liikenteen väylät oli hiekoitettu, mutta kohta, jolla kaatuminen oli tapahtunut, oli hiekoittamatta, koska pysäköidyt autot olivat estäneet hiekoituksen noin 100 metrin matkalta. Väylän liukkautta lisäsi lisäksi liikerakennuksen katolta pudonneet sulamisvedet. Hovioikeus määräsi Tielaitoksen korvausvelvolliseksi. Tuomion perusteluissa todettiin, että huono keli oli ollut tielaitoksen edustajien tiedossa jo aamulla ja näyttämättä oli jäänyt, että hiekoittaminen tapahtumapaikalla olisi ollut mahdotonta tai että tapahtumapaikalla valumavedet olisivat tehneet hiekoittamisen hyödyttömäksi.

Vaasan hovioikeus 17.6.1999, 659:

Nainen oli liukastunut kevyen liikenteen väylällä 24.12.1996 klo 10.00. Kaatumisen seurauksena hänen lonkkansa oli murtunut ja hän oli lyönyt päänsä. Kevyen liikenteen väylää ei ollut hiekoitettu, vaan liukkautta oli torjuttu karhentamalla tien pintaa. Käräjäoikeus katsoi, että Tielaitoksen suorittamat liukkauden torjuntatoimenpiteet eivät olleet riittäviä. Liukkaus olisi käräjäoikeuden mukaan ollut havaittavissa useiden päivien ajan, mikäli valvontaa olisi suoritettu. Tielaitos veloitettiin suorittamaan kaatumisesta aiheutuneet vahingot. Hovioikeus ei muuttanut käräjäoikeuden antamaa tuomiota.

Kouvolan hovioikeus 13.3.1996, 405:

27-vuotias mies kaatui risteysalueella olevalla suojatiellä, joka oli kevyen liikenteen väylän jatke. Vahinko tapahtui uudenvuoden yönä 31.12.1991. Paikka oli hiekoitettu 30.12. ja tarkastettu 31.12., jolloin se oli ollut asianmukaisessa kunnossa. Ulkopuolisten todistajien mukaan tie oli tapahtumahetkellä kuitenkin liukas ja hiekoittamaton. Todistajien käsityksen mukaan jalankulkija ei ollut humalassa. Hovioikeus määräsi Tielaitoksen korvausvelvolliseksi. Perusteluissa todettiin, että suojatien kunnossapidon sisältö määräytyy jalankulkijoiden erityistarpeet huomioon ottaen. Suojatie ei ole tyydyttävässä kunnossa, mikäli jalankulkija ei voi sitä liukkauden vuoksi turvallisesti käyttää. Liukkaudentorjunta kuuluu näin ollen suojatien kunnossapitoon. Korkein oikeus ei myöntänyt asiassa valituslupaa.

5.3 Tien epätasaisuus

Tien epätasaisuus aiheuttaa eniten vahinkoa tienkäyttäjille. Yleisin vahingon aiheuttaja on tiehen tullut kuoppa, mutta myös routapainumat ja -heitot ja maakivet aiheuttavat vahinkoja tienkäyttäjille. Tästä johtuen hoidon ja ylläpidon alueurakoissa soraiteita ja heikkokuntoisia päällystettyjä teitä on tarkastettava tiheämmin runsaiden ja pitkäaikaisten vesisateiden ja lumen nopean sulamisen aikaan, kelirikkouhan aikana sekä kesällä pitkän kuivan kauden aikana. Tien muusta kunnosta huomattavasti poikkeavasta epätasaisuudesta on myös erikseen varoitettava.

Tienpitäjä pääsääntöisesti vastaa vahingosta, jos varoitusmerkkien asettaminen tai tien kunnan seuranta on laiminlyöty. Tienpitäjän laiminlyönneiksi on oikeudessa yleisimmin katsottu liian harvat tiestötarkastusvälit, vaarasta varoittamatta jättäminen ja se, ettei tietä ole korjattu viipymättä. Toisinaan varoitusmerkkien asettaminenkaan ei ole poistanut tienpitäjän korvausvastuuta. Vaarallisesta paikasta varoittamista ei ole pidetty riittävänä toimenpiteenä, jos toimiin asian korjaamiseksi ei ole ryhdytty. Tienpitäjän tietoisuus tien reikiintymisherkkyydestä on myös vaikuttanut tuomioiden lopputulokseen.

Toisaalta kauttaaltaan huonokuntoisella tiellä ajettaessa korostuu tienkäyttäjän oma huolellisuus, kun tiellä olevat kuopat, urat ja muut epätasaisuudet ovat selvästi havaittavissa. Myös tutulla tiellä ajavalta voidaan edellyttää korostuneempaa huolellisuutta. Korvausvastuun voidaan edellä mainituissa tilanteissa katsoa syntyvän lähinnä silloin, kun tien kunnossapito on laiminlyöty eikä vahinkoa olisi huolellinenkaan kuljettaja voinut välttää.

Tienpitäjällä ei ole katsottu olevan korvausvastuuta tapauksissa, joissa korvauksen hakija ei ole pystynyt näyttämään toteen, että tiellä olisi ollut mitään puutetta. Vahingon aiheuttajaksi väitettyä kuoppaa ei ole esimerkiksi aina tiestä löytynyt. Tienpitäjän ei ole katsottu tuottamuksellaan aiheuttaneen vahinkoa myöskään tilanteissa, joissa syy-yhteys väitetyn vahingon ja vahingon aiheuttajan välillä on puuttunut. Yhdessä tapauksessa Tiehallinnon hankkima ulkopuolinen asiantuntijatodistaja pystyi esimerkiksi osoittamaan, ettei yhteisesti todetun kaltainen kuoppa korvauksen vaatijan väittämää ajolinjaa käyttäen voinut aiheuttaa väitetynlaista vahinkoa.

Vaasan hovioikeus 31.3.2011, 391:

Ajoneuvo vaurioitui vähäliikenteisellä yhdystiellä 6.5.2005 Konneveden ja Sumiaisten kunnanrajalla, kun tiessä oli koko tien levyinen noin 30 cm syvä ja leveä vajoama tierummun kohdalla, johon ajoneuvolla ajettiin. Tiellä oli tehty kelirikkokorjauksia 25.4.2005. Käräjäoikeus hylkäsi kanteen katsoen, että kyseessä oli ennalta arvaamaton ja äkillinen vika tiessä eikä vahinko ollut aiheutunut tienpitäjän tuottamuksesta. Hovioikeus kumosi käräjäoikeuden tuomion ja velvoitti tienpitäjän korvaamaan vahingon. Hovioikeus katsoi, että tienpitäjä ei ollut osoittanut noudattaneensa kelirikkoaikana vaadittavaa riittävää huolellisuutta. Edellisestä todennetusta tien kunnossapitotoimesta ennen vahinkoa oli kulunut lähes kaksi viikkoa. Tienpitäjän olisi tullut korjauttaa tiedossaan olevat ongelmalliset tierummut tai vaihtoehtoisesti varoittaa tienkäyttäjää erityisillä tilapäisillä varoitusmerkeillä tai rajoittamalla tilapäisesti suurinta sallittua ajonopeutta ongelmallisten rumpujen kohdalla. Tien päähän kelirikosta varoittamaan asetetut varoitusmerkit eivät olleet tienkäyttäjien kannalta riittävä toimi.

Vaasan hovioikeus 16.11.2010, 1351:

Ajoneuvon öljypohja vaurioitui 28.11.2009 soratiellä Laukaan ja Äänekosken rajalla, kun auto osui keskelle ajokaistaa nousseeseen maakiveen. Marraskuussa tapahtunut ilman lämpeneminen oli aiheuttanut kyseiselle tielle pintakelirikkoa. Tie oli tarkastettu vahinkoa edeltävänä päivänä, jolloin tielle oli lisätty mursketta ja tie oli tasattu alusterällä. Tapahtumapaikalla ei ollut kelirikosta varoittavaa liikennemerkkiä. Tiellä oli 80 km/h nopeusrajoitus ja tien keskimääräinen liikennemäärä oli 142 ajoneuvoa vuorokaudessa. Käräjäoikeus katsoi, että tien laatu ja liikennemäärä huomioon ottaen tien hoitotoimenpiteistä oli huolehdittu riittävällä huolellisuudella. Tapahtumapaikalta otetuista valokuvista oli myös havaittavissa, että varovaisesti ajaen vauriokohdasta olisi päässyt ohi ilman vahinkoja. Tuomiossa kiinnitettiin huomiota siihen, että tie ei

ollut koko matkaltaan huonossa kunnossa, koska sitä oli huollettu edellisenä päivänä. Vauriokohdan syntymisen nopeus ja vaurion paikallisuus huomioden ei voitu edellyttää, että tienpitäjä olisi asettanut paikalle tien huonosta kunnosta varoittavan liikennemerkin. Käräjäoikeus hylkäsi kanteen ja hovioikeudessa käräjäoikeuden ratkaisu jäi voimaan.

Itä-Suomen hovioikeus 27.5.2010, 529:

Kantaja oli ajanut 9.3.2007 kello 20.00–21.00 välisenä aikana Nilsiässä kohti Tahko-vuoren hiihtokeskusta, kun auton oikeanpuoleiset renkaat vanteineen olivat vioittuneet niiden pudottua tiessä olleeseen reikään. Reikä oli ollut teräväreunainen syöpy-mä asfaltissa. Tiellä oli 80 km/h nopeusrajoitus, ja tien alkupäässä oli ollut "muu vaara" liikennemerkki varustettuna lisäkilvellä "päälystevaurioita" ja "7 km". Autoa oli kuljetettu pimeässä ja sateisessa säässä noin 60 km/h nopeudella. Tie oli tarkastettu vahinkopäivän aamuna, jolloin tiessä oli havaittu pieniä purkaumia, jonka johdosta aliurakoitsijaa oli pyydetty suorittamaan paikkaus seuraavaksi aamuksi. Tahkolla oli vahinkoaikaan ollut iso yleisötapahduma, joka oli merkittävästi lisännyt liikennettä. Vahinkoaikaan oli ollut myös pitkäkestoisia sateita. Tien asfaltin reikiintymisherkkyys sateisella kelillä oli ollut Tiehallinnon tiedossa. Käräjäoikeus velvoitti Tiehallinnon korvaamaan vahingon ja kiinnitti perusteluissaan huomiota nimenomaan siihen, että maantielaissa kunnossapidon tason määräytymisessä on otettava huomioon liikenteen määrä sekä säätila ja muut olosuhteet. Tien kunnosta vastaavien tahojen tiedossa oli ollut tien ominaisuus reikiintyä herkästi sellaisissa olosuhteissa, jotka vahinkopäivänä vallitsivat. Täten tietä olisi tullut tarkastaa useammin kuin kerran tapahtumapäivän aamuna. Hovioikeus ei muuttanut käräjäoikeuden tuomiota.

Rovaniemen hovioikeus 10.5.2006, 394:

Kuhmon ja Nurmeksen välisellä tieosuudella kantatiellä 75 oli routaheitto, johon ajettaessa kuljetusyhdistelmän perävaunun akseli oli 27.–28.1.2003 mennyt poikki. Kantajan mukaan akselin katkeaminen johtui tien pintarakenteesta olleesta noin 20 senttimetrin korkeuserosta. Tapahtumahetkellä tien huonosta kunnosta varoittavia liikennemerkejä ei tiellä ollut. Käräjäoikeudessa tienpitäjä veloitettiin korvaamaan vahinko, mutta hovioikeudessa tuomio kumottiin ja tienpitäjä vapautettiin korvausvelvollisuudesta. Hovioikeuden perusteluiden mukaan tiestä otetut valokuvat eivät osoittaneet, että tiessä olisi ollut sellaista epätasaisuutta, jonka johdosta tietä ajavan ja nopeusrajoitusta noudattavan auton ehjä akseli olisi voinut katketa. Perusteluissa huomioitiin, että tiellä kulki 400–500 ajoneuvoa vuorokaudessa eikä kukaan muu kuin kantaja ollut ilmoittanut tien huonosta kunnosta. Tiehallinto vapautettiin korvausvastuusta, koska vahingonkärsijä ei pystynyt näyttämään, että vahinko olisi johtunut tiessä olleesta routaheitosta. Korkein oikeus ei myöntänyt asiassa valituslupaa.

Kouvolan hovioikeus 21.2.2006, 268:

Pyöräilijä kaatui 17.8.2002 kevyen liikenteen väylällä olleeseen koko väylän levyiseen, noin 5–6 senttimetriä korkeaan rumpukohoumaan ja loukkasi itsensä. Rumpukohouma sijaitsi kahden mäen välisessä notkelmassa. Vahingonkärsijän leukaluu murtui sekä silmälasit, pyöräilykypärä ja polkupyörä rikkoutuivat. Rumpukohoumasta oli varoitettu liikennemerkillä. Tienkäyttäjät olivat tehneet vahinkopaikasta ilmoituksia toukokuussa ja elokuussa 2002. Vahingonkärsijä pyöräili ennen onnettomuutta kysymyksessä olevaa kevyen liikenteen väylää pitkin toiseen suuntaan ja palatessaan samaa reittiä takaisin muutamaa tuntia myöhemmin hän kaatui kohouman kohdalla. Käräjäoikeus katsoi tuomiossaan, että vahingonkärsijä olisi voinut välttää onnettomuuden olemalla varovaisempi. Myötävaikutuksen määräksi käräjäoikeus katsoi 40 %. Hovioikeus kuitenkin muutti tuomiota vahingonkärsijän eduksi ja katsoi Tie-

hallinnon olevan täydessä vastuussa tapahtuneesta. Vaarallisesta paikasta varoittaminen ei ollut riittävä toimenpide, koska tienpitäjä ei ollut ryhtynyt toimiin asian korjaamiseksi ajoissa. Tienpitäjällä olisi ollut useita kuukausia aikaa tien huonosta kunnosta tehtyjen ilmoitusten jälkeen poistaa kohouma.

Helsingin kärjäoikeus 4.1.2013, 13/855:

Ajoneuvo vaurioitui 21.3.2011 noin kello 02.28 alimpaan tieluokkaan kuuluvalla yhdystiellä Kouvolassa, kun ajoneuvolla ajettiin ojarummun kohdalla olleeseen teräväreunaiseen routavajoamaan. Ajoneuvon kuljettaja oli ajanut tietä vahinkoa edeltävänä päivänä töihin mennessään, jolloin hän oli havainnut tiellä pienen painauman, ja hän oli ilmoittanut siitä tietä hoitavalle aliurakoitsijalle. Routavajoama käytiin täyttämässä 21.3.2011 kello 13–14. Tiellä oli nopeusrajoitus 80 km/h ja vahinkopaikka sijaitsi suoralla tieosuudella. Ajoneuvon kuljettaja ilmoitti käytetyn nopeuden olleen vahinkohetkellä noin 75 km/h. Tie oli kuljettajalle tuttu, koska hän asui sen varrella. Kuljettaja oli myös tietoinen tien kunnosta, koska hän oli aikaisemmin havainnut painuman tiellä. Tielle ei ollut viety kelirikosta varoittavia liikennemerkkejä, koska kelirikkoaika ei ollut vielä alkanut. Kärjäoikeus totesi, että kysymys ei ollut sellaisesta viasta tiessä, jota kuljettaja ei olisi voinut olosuhteiden vaatimalla varovaisuudella havaita ja vahingon syntymistä sopivalla ajonopeudella välttää. Kuljettaja oli ollut tietoinen tien kunnosta, joten hänellä olisi ollut erityinen syy ajaa varovaisesti vauriokohtaa läheisyydessään. Kärjäoikeus otti huomioon myös sen, että työskenneltyään teiden talvihoitotöissä kuljettajan olisi pitänyt ymmärtää, että vahingonvaara saattaa olla olemassa. Kärjäoikeus hylkäsi kanteen. Kyseessä oli ennalta arvaamaton ja äkillinen vika tiessä eikä tienpitäjä ollut tuottamuksellaan aiheuttanut vahinkoa. Kärjäoikeus piti selvitettyinä, että kuljettaja oli omalla ajotavallaan myötävaikuttanut vahingon syntymiseen.

5.4 Vieraat esineet ja esteet tiellä

Yksittäiset kivet ja muut vieraat esineet

Tyypillisimpiä tielle joutuneiden yksittäisten kivien ja vieraiden esineiden aiheuttamia vahinkoja ovat rengasrikko- ja tuulilasivahingot. Rengasrikon aiheuttajana on yleensä tielle kuulumaton vieras esine, ja tuulilasivahingoissa vahingon aiheuttaa tyypillisimmin vastaantulevan ajoneuvon renkaista lentävä kivi. Jos vahinkoa aiheuttavien irtokivien tai esineiden joutuminen tielle on johtunut urakoitsijan omista toimenpiteistä, tienpitäjä lähes poikkeuksetta vastaa vahingosta. Esimerkiksi tilanteissa, joissa vahingon aiheuttanut kivi on pudonnut tienpitoajoneuvon suojaamattomasta kuormasta, katsotaan vahinko tuottamuksellisesti aiheutetuksi.

Usein vahingon aiheuttaneet kivet ja erilaiset esineet ovat joutuneet tielle tienkäyttäjien huolimattomasti kuormatuista ajoneuvoista. Yleensä tienpitäjä ei vastaa tällaisista vahingoista, koska kivien ja esineiden tippuminen tielle on tienpitäjälle ennalta arvaamaton tapahtuma, johon ei kunnossapitotoimenpiteillä voida varautua. Kivet ja esineet ovat tiellä harvoin niin kauan, että tienpitäjän voitaisiin väittää laiminlyöneen tien kunnan seurannan ja kuntoon saattamisen ja vastuun syntyneen sitä kautta.

Tapauksissa saattaa aina välillä jäädä epäselväksi, onko tiellä lainkaan ollut väitettyä kiveä tai vierasta esinettä vai onko vahinko johtunut jostain aivan muusta syystä. Tienpitäjä ei vastaa vahingoista, joissa syy-yhteys väitetyn vahingon ja vahingon aiheuttajan välillä puuttuu.

Turun hovioikeus 29.11.2004, 3216:

Moottoripyöräilijä kaatui 23.7.2002 Ylöjärvellä asfalttitien kaarteessa, kun ajokaistalla oli hiekkaa noin senttimetrin paksu kerros noin 20 metrin matkalla ja noin 20–40 senttimetrin leveydeltä. Kuljettajalla oli 20 vuoden kokemus moottoripyöräilystä ja hän oli toiminut moottoripyöräkouluttajana. Tien pölyämisestä ja tiellä olevasta hiekasta oli ilmoitettu tienpitäjälle ennen vahinkotapahtumaa. Asiassa jäi epäselväksi, oliko hiekka pudonnut tielle sora-autoista vai kulkeutuiko hiekka ajoradalle pientareelta autojen oikaistessa kaarteessa. Hämeen tiepiiri oli tehnyt asiassa korvauspäätöksen ja korvannut korvauksen hakijalle puolet aiheutuneista vahingoista. Hovioikeus katsoi, ettei tie ollut liikennettä tyydyttävässä kunnossa vahinko aikaan eikä kuljettaja ollut aiheuttanut vahinkoa osaksikaan omalla myötävaikutuksella. Tiehallinnon keskushallinto veloitettiin korvaamaan vahinko kokonaisuudessaan. Korkein oikeus ei myöntänyt valituslupaa, joten hovioikeuden tuomio jäi pysyväksi.

Vantaan käräjäoikeus 28.10.2010, 10/13304:

Ajoneuvo vaurioitui 17.5.2006 Tuusulanväylällä, kun edellä ajaneen auton renkaista lensi suuri asfalttimöykky tai kivi auton etuosaan. Tuusulanväylällä oli 12.–17.5.2006 tehty saumapaikkauksia, koska asfalttipäällyste oli purkautunut ajokaistojen välisistä saumoista ja saumoista oli irronnut yksittäisiä kiviä. Tienpitäjä kiisti, että päällysteestä olisi voinut irrota suuria asfaltinpalasia. Käräjäoikeus katsoi, että vahingon syynä oli ollut se, että ajoneuvoon oli osunut suurehko asfaltinpalanen, joka oli ollut peräisin muualta kuin tien pinnasta. Tie oli tarkastettu kaksi päivää ennen vahinkoa, eikä silloin tien kunnossa ollut havaittu puutteita. Käräjäoikeus katsoi tienpitäjän näyttäneen, ettei vahinko johtunut sen laiminlyönnistä, vaan ottaen huomioon, ettei ennen vahinkotapahtumaa ollut tehty ilmoituksia tiellä olleista irtokappaleista, vahinko oli ollut tienpitäjälle ennalta arvaamaton.

Puut ja puiden oksat

Tielle kaatuva puu tai puiden tielle ulottuvat oksat ja muu kasvillisuus voivat aiheuttaa vahinkoa tienkäyttäjille. Tienpitäjä vastaa yleensä vahingoista, jotka olisivat tienpitäjän toimin olleet vältettävissä. Jos esimerkiksi tiealueella kasvavia yli-ikäisiä tai huonokuntoiseksi havaittavissa olevia puita ei ole ajoissa kaadettu tai tiealueelle ulottuvia oksia poistettu, tienpitäjä vastaa vahingosta ottaen kuitenkin huomioon tienkäyttäjän mahdollisuus välttää vahinko. Tienkäyttäjän oma myötävaikutus korostuu usein, koska esimerkiksi tielle kaatunut puu on yleensä helposti havaittavissa ja tienkäyttäjä voi välttää vahingon kiertämällä esteen tai pysäyttämällä ajoneuvon ennen sitä.

Tiealueen ulkopuolelta kaatuvien puiden osalta tienpitäjän vastuu on rajallisempi. Tällaisen puuston osalta ei edellytetä samanlaista seurantaakin kuin tiealueella olevien puiden osalta. Toisaalta, jos tällaisella alueella olevan puun huono kunto on helposti havaittavissa tai tienpitäjä on muulla tavalla saanut tiedon kaatumisalttiista puusta, tulee tienpitäjän ryhtyä toimenpiteisiin tällaisen puun poistamiseksi, jottei korvausvastuuta syntyisi. Maantielain 44 §:n mukaan tienpitäjällä on liikenneturvallisuussyistä oikeus poistaa tien suoja-alueelta kasvillisuutta. Ennen kasvillisuuden poistamista

asiasta on aina ilmoitettava maanomistajalle ja maanomistajalle varattava tilaisuus itse poistaa kasvillisuus tienpitäjän osoituksen mukaisesti.

Myrsky kaataa usein täysin terveitä ja hyväkuntoisia puita tielle ja kevyen liikenteen väylälle, ja tiestölle lentelee myös oksia. Tienpitäjä ei pääsääntöisesti vastaa myrskyn aiheuttamista vahingoista vahingon ennalta arvaamattomuuden vuoksi, jos raivaustöihin on ryhdytty asianmukaisella tavalla.

Korkein oikeus 29.11.2000, 2747:

Polkupyöräilijä loukkaantui 13.6.1995 noin kello 6.00 kaatuessaan kevyen liikenteen väylällä olleisiin puun oksiin ja risuihin. Kaatumispaikka oli tietyömaan kohdalla. Pyöräilijä oli käyttänyt väylää päivittäin, joten hän oli ollut tietoinen käynnissä olevista tietöistä. Tietyöstä varoittavat merkit ja muut suoja- ja ohjauslaitteet olivat paikallaan tapahtuma-aikaan. Vahinkoa edeltävänä päivänä väylällä oli suoritettu puiden raivausta, jonka jälkeen kevyen liikenteen väylä oli siivottu hakkuujätteistä. Syy väylän roskaisuuteen seuraavana aamuna jäi epäselväksi. Korkein oikeus totesi ratkaisussaan, että tietyöalue oli ollut merkitty liikennemerkillä 142, joka varoittaa työalaisesta tienkohdasta tai tieosuudesta, jolla saattaa olla työkoneita, työntekijöitä tai työstä tai työn keskeneräisyydestä johtuvia vaaroja kuten irtokiviä tai kuoppia. Kevyen liikenteen väylä oli puunkaatotöiden jälkeen siivottu. Asiassa ei ollut tullut ilmi sellaisia seikkoja, joiden vuoksi tienpitäjän olisi tullut suorittaa toimenpiteitä väylän kunnan varmistamiseksi väylän puhdistuksen ja vahinkotapahtuman välisenä aikana. Korkein oikeus katsoi, että tietyön alaisella väylällä liikkuvalla voidaan edellyttää tavallista suurempaa varovaisuutta. Tienkäyttäjä oli ollut tietoinen tapahtumapaikalla edellisena päivänä suoritetusta puiden kaatamisesta ja se, että väylällä saattoi edelleen olla hakkuujätettä, ei siten ollut tienkäyttäjälle ennalta arvaamatonta. Oksien oli myös täytynyt olla pyöräilijän ennalta havaittavissa. Tienkäyttäjällä oli ollut mahdollisuus sovittaa ajonopeutensa sellaiseksi, että risut ja oksat olisi ehtinyt väistää. Olosuhteet huomioiden vahingon ei katsottu johtuneen tienpitäjän laiminlyönnistä pitää kevyen liikenteen väylä liikennettä tyydyttävässä kunnossa.

Lumieste

Tielle muodostuneet jää- tai lumipalteet aiheuttavat toisinaan vahinkoja tienkäyttäjille. Tienpitäjän on katsottu olevan vastuussa vahingosta, jos lumieste on syntynyt tielle tienpitäjän toimenpiteiden seurauksena eikä esteen poistaminen ole ollut mahdollista.

Helsingin hovioikeus 19.2.2003, 487:

Vahingonkärsijä oli ajanut 24.2.1999 noin kello 7.00 paikallistietä Vihdissä tarkoituksenaan jatkaa ajoaan suoraan liittymästä tien muuttuessa yksityistieksi. Tielaitoksen kunnossapitämä tie jatkui risteysalueelta oikealle. Risteysalueella oli aura-auton jättämä aurausvalli, johon kuljettaja törmäsi. Kuljettaja oli ajanut noin 50 km/h:ssa ja havainnut vallin noin 30 metriä ennen törmäystä. Kyseinen risteyskohta oli aurattu useaan otteeseen edellisen vuorokauden aikana. Tielaitos katsoi olevansa väärä vastaaja asiassa, koska se ei ollut tehnyt sopimusta yksityistien aurauksesta eikä valtion tehtäviin kuulunut hoitaa yksityisteiden liittymiä. Hovioikeus katsoi selvitetyn, että yksityistie oli liittymässä yleisen tien suora jatke ja yksityistietä käytettiin paikallisessa työmatkaliikenteessä melko paljon. Nämä Tiehallinnonkin tiedossa olleet liittymän erityispiirteet huomioon ottaen Tiehallinnon oli täytynyt ymmärtää, että auratun lumen kasaaminen liittymään siten, että se haittaa liikennöintiä yleiseltä tieltä yksityistielle on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa tiellä liikkujille. Auratun lumen

havaitseminen pimeässä, lumisessa ympäristössä oli ollut ajoneuvojen kuljettajille hiljaisessakin nopeudessa vaikeaa. Esteen sijaitsemista keskellä liittymää voitiin pitää tienkäyttäjille ennalta arvaamattomana. Liikennettä vaarantava valli oli syntynyt Tiehallinnon toimenpiteen seurauksena. Tiehallinto olisi näin ollen ollut velvollinen poistamaan vallin, mikä ei olisi ollut ylivoimaista. Vahingon katsottiin johtuneen Tiehallinnon laiminlyönnistä.

5.5 Vettä tiellä

Tiellä olevan veden aiheuttamissa vahinkotapauksissa on yleensä kysymys syvän veden ajoneuvon moottorille aiheuttamasta vauriosta. Harvemmin on kysymys vesiliirron seurauksena syntyneestä vahingosta. Tienpitäjän vastuuta määritettäessä on selvitettävä, onko veden nouseminen tielle johtunut luonnonolosuhteista, laitteiden epäkuntoisuudesta vai tien rakenteellisesta viasta. Myös sillä, onko tien tulvimiseen osaltaan ollut vaikuttamassa tienpitäjän virheelliset tai riittämättömät ennakkotoimenpiteet, on merkitystä. Tienpitäjän on katsottu olevan vastuussa vahingosta, jos tienpitäjä on ollut tietoinen vahinkoriskistä eikä tienkäyttäjien varoittamiseen tai toimenpiteisiin tilanteen korjaamiseksi ole ryhdytty. Tienpitäjän ei ole katsottu olevan korvausvelvollinen tapauksissa, joissa veden nouseminen tielle on ollut tienpitäjälle ennalta arvaamatonta.

Tienkäyttäjän oma myötävaikutus korostuu tapauksissa, joissa tien runsas tulviminen on ollut selvästi havaittavissa ja veteen ajaminen on tapahtunut täysin tietoisena vahinkoriskin olemassaolosta.

Turun hovioikeus 5.5.2011, 980:

Auto oli vaurioitunut ajettaessa rautatien alikulussa olleeseen veteen Pyhällöntiellä Akaan kaupungissa. Vahinko sattui 29.8.2008 noin kello 8.20. Edellisenä päivänä ja yönä oli satanut paljon vettä, mutta vahinkoaikaan ei ollut enää satanut. Kuljettaja oli havainnut tiellä vettä koko tien leveydeltä ja oli ajanut veden yli kävelynopeudella. Auto oli rullannut vesialueen yli, mutta se ei ollut enää käynnistynyt. Kuljettaja ei ollut voinut havaita veden syvyyttä autosta, joten syvyys oli ollut kuljettajan mukaan hänelle ennalta arvaamatonta. Kantajan mukaan veden kertymisestä alikulkuun oli toistuvasti ilmoitettu tienpitäjälle, ja paikalla oli sattunut kolme muutakin vahinkoa. Tie olisi kantajan mukaan tullut sulkea yleiseltä liikenteeltä, tai tienkäyttäjää olisi tul- lut varoittaa vedestä. Tienpitäjä kiisti, että sen tiedossa olisi ollut sadevesien kertyminen kesällä alikulkuun ja vedestä aiheutuva haitta tien käyttämiselle. Olosuhteita kokonaisuutena arvioiden hovioikeus päätyi tuomiossaan siihen, ettei tienpitäjä ollut voinut varautua veden nousemiseen tielle kesäaikaan, kun otettiin huomioon tienpitäjälle vedestä aikaisemmin tehtyjen ilmoitusten määrä ja ajankohta, rankkasateen ja autolle aiheutuneen vahingon vuorokaudenaika sekä tien liikenteellinen merkitys ja sen vaikutus tien kunnossapito- ja tarkastusvelvollisuuteen.

Rovaniemen hovioikeus 18.6.2004, 555:

Henkilöauton moottori oli vahingoittunut käyttökelvottomaksi 24.5.2000 kantatiellä Rovaniemellä vähän ennen Ounasjoen siltaa, kun tulvan nostattama vesi oli kulkeutunut auton moottoriin. Lapin tiepiiri oli varoittanut tulvasta liikennemerkkeillä 186 "muu vaara" ja lisäkilvellä "vettä tiellä". Tulvatilannetta ja tien liikennekelvottomuutta oli jatkuvasti tarkkailtu, eikä aihetta kiertotielle, tien sulkemiseen tai tien korottamiseen ollut ilmennyt. Muut tienkäyttäjät olivat päässeet ajoneuvoillaan vahinkopaikan yli ilman autojen rikkoutumista. Hovioikeus katsoi, että vahinkotapahtuman syynä oli

ajoneuvon ilmanottoaukkojen erityinen rakenne ja se, ettei kuljettaja ollut noudattanut olosuhteet huomioon ottaen riittävää varovaisuutta. Vahinko ei siten johtunut tienpitäjän tuottamuksesta.

Itä-Suomen hovioikeus 18.11.2004, 1538:

Auto oli vaurioitunut 10.4.2002 aamuhämärässä noin kello 5.10 osuessaan ajokaistalla olleeseen noin 5-15 senttimetrin syvyiseen jäätyneeseen vesilammikkoon. Kuljettaja ei jarrutuksesta huolimatta saanut ajoneuvoa pysähtymään, vaan ajoneuvo osui jäätyneeseen vesilammikkoon ja kulkeutui ojan pohjalla noin 60 metriä ja kaatui katolleen. Painaumaan muodostunut lammikko oli vahingonkäräjän ajokaistalla, ja pituutta lammikolla oli noin 20 metriä ylettyen lähes keskiviivaan asti. Painauma oli seurausta tien runkoviasta. Paikalla ei ollut varoitusmerkkiä. Käräjäoikeus totesi, että kuljettajalla oli ollut näkyvyyttä lammikkoon ainakin 150 metriä, joten kuljettajalla olisi ollut mahdollisuus sovittaa nopeutensa tien kunnon ja kelin mukaan. Tienpitäjän ei katsottu olevan korvausvastuussa vahingosta. Hovioikeus ei muuttanut käräjäoikeuden tuomiota.

Helsingin käräjäoikeus 5.11.2010, 10/43330:

Tuusulanväylälle oli mutkan jälkeiseen notkelmaan muodostunut vesihauta, josta ei ollut varoitusta. Kyseiseen paikkaan kertyi vettä sateiden johdosta noin 5-10 kertaa vuodessa. Vettä oli satanut edellisenä iltana ja yöllä, ja sadevesikaivon kansi oli tukkeutunut. Tiellä oli 80 km/h nopeusrajoitus ja kuljettaja ilmoitti ajaneensa tiellä olleeseen veteen 40 km/h nopeudella sillä seurauksella, että pakettiauto sammui, ja se jouduttiin hinaamaan pois. Tie oli tarkastettu 1.6.2009 ja vahinko sattui 14.6.2009 noin kello 3.20. Tienkäyttäjän linjalle tuli ensimmäinen ilmoitus tiellä olevasta vedestä vahinkopäivänä kello 10.56. Käräjäoikeus katsoi, että koska tienpitäjä oli ollut tietoinen viemärin tukkeutumisherkkyydestä, tapahtuma ei ollut tullut tienpitäjälle yllätyksenä. Viemärin uudelleen sijoittelua tai muuta parantamista ei voitu pitää tienpitäjälle ylivoimaisena tehtävänä. Tuomiossa todettiin, että vahinko oli tapahtunut vilkasliikenteisellä moottoritiellä, joka kuului tienpidollisesti korkeimpaan laatuluokkaan. Tällaisella tiellä kuljettaja oli voinut edellyttää, ettei tiellä ole liikennettä haittaavia esteitä. Tiellä ollut vesieste oli ollut tienkäyttäjälle ennalta arvaamaton, eikä tienkäyttäjällä ollut ollut toisintoimimismahdollisuutta. Tienpitäjän katsottiin olevan korvausvastuussa vahingosta.

5.6 Yliauraus

Yliauraustapauksissa on lähes poikkeuksetta ollut kysymys raskaan ajoneuvon suistumisesta tieltä ja aiheutuneet vahingot ovat olleet huomattavat tavallisiin tienpito-vahinkoihin verrattuna. Oikeuskäytäntö on osoittanut, että vahinkotapahtuman ja vahinko-olosuhteiden selvittäminen pian vahinkotapahtuman jälkeen paikan päällä on tärkeää. Vahinkopaikan tutkimisen kautta saatu näyttö, kuten valokuvat ja mittausluokset, ovat korostuneessa asemassa oikeuskäsittelyssä. Useimmissa tapauksissa tienpitäjän kannalta ongelmalliseksi on muodostunut se, ettei riittävän vakuuttavaa näyttöä tien asianmukaisesta kunnosta ole voitu esittää.

Oikeudenkäynneissä ovat usein olleet vastakkain korvauksen vaatijan todistajat (paikkatutkinnan suorittaneet poliisit ja vahinkopaikalle osuneet muut tienkäyttäjät), jotka ovat oikeudessa kertoneet tien olleen yliaurattu ja tienpitäjän omat todistajat (urakan valvoja, urakoitsijan työnjohto ja aura-auton kuljettaja), jotka ovat kertoneet, ettei tie ole ollut yliaurattu. Yleensä tuomioistuin on päätöksessään todennut, että täysin ulkopuolisten todistajien kertomuksia voidaan pitää uskottavampina ja velvoittanut tienpitäjän korvausvelvolliseksi. Ulkopuolisten todistajien kertomusten uskottavuutta on lisännyt puolueettomuuden lisäksi se, että he ovat saapuneet vahinkopaikalle usein heti vahingon jälkeen, joten heidän kertomuksistaan on välittynyt tien kunto juuri vahinkoaikaan.

Suurimmassa osassa käsitellyistä tapauksista tuomioistuin on katsonut yliaurauksen tulleen toteennäytetyksi. Joissakin tapauksissa tuomioistuin on kuitenkin katsonut myös tienkäyttäjän oman huolimattomuuden myötävaikuttaneen vahingon syntymiseen. Yleensä vahinkoajoneuvon tilannenopeus on ollut liian korkea huomioon ottaen keliolosuhteet, tien kapeus ja mutkaisuus sekä ajoneuvojen leveys ja kuorma.

Varsinaisten yliaurausten lisäksi myös aurasvallien kaatamiset saattavat aiheuttaa väitteen yliaurauksesta. Tiehallinnon aikaan oli kaksi tällaista tapausta oikeudessa. Toisessa jutussa kanne hylättiin, kun tienpitäjä pystyi näyttämään, että vallien kaato oli tapahtunut ohjeiden mukaisesti viistoon luiskan suuntaan ja tien reuna oli näin ollen havaittavissa ilman aurasvallia ja aurasviittoja. Tiehallinnon kantaa tukivat tiemestarin ja apulaistiemestarin todistajankertomusten ohella myös korvauksen vaatijan omat todistajat. Toisessa jutussa tehtiin sovinto, koska korvauksen vaatijan todistajien lausumat jo jutun valmisteluvaiheessa niin voimakkaasti ja selvästi osoittivat, ettei valleeja ollut Tiehallinnon ohjeiden mukaisesti kaadettu viistoon luiskan kaltevuutta noudattaen.

Korkein oikeus 19.12.2008, 2849:

Ajoneuvoyhdistelmä suistui 10.3.2002 tieltä ojaan ja vaurioitui. Sekä käräjäoikeus että hovioikeus katsoivat näytetyksi, että ajoneuvoyhdistelmän suistuminen ojaan oli johtunut tien yliaurauksesta, joten tienpitäjä oli korvausvastuussa vahingosta. Tapahtumapaikalle 1,5 tuntia vahingon jälkeen saapunutta poliisia kuultiin todistajana, ja hänen mukaansa tie oli ollut yliaurattu. Tien aurattu alue oli ollut leveämpi kuin päällysteen reuna, ja aurattu alue oli näyttänyt kovalta alueelta, mutta pudotus aurauksen pinnan tasosta pitävään pohjaan olikin ollut 40 cm. Todistajan käsityksen mukaan tilanne oli tullut kuljettajalle ennalta arvaamatta eikä kuljettaja ollut syyllistynyt ajovirheeseen. Todistajan kertomusta tuki kirjallisina todisteina tapahtumapaikalta vahinkopäivänä otetut valokuvat. Korkeimmassa oikeudessa hovioikeuden tuomion lopputulosta ei muutettu.

Vaasan hovioikeus 18.11.2011, 1323:

Tukkilastissa ollut ajoneuvoyhdistelmä kaatui kyljelleen tiellä nro 16599 Korpilahdella 15.2.2006 kello 14. Kuljettaja oli ollut pysäyttämässä ajoneuvoa tien oikeaan laitaan, kun etupyörä oli muljahtanut ojaan päin, ja lopulta ajoneuvoyhdistelmä oli kaatunut kyljelleen ojaan. Tienpitäjä sai tiedon vahingosta vasta noin vuoden kuluttua vahingosta, joten sillä ei ollut mahdollisuutta tutkia aluetta heti vahinkotapahtuman jälkeen. Poliisia ei ollut kutsuttu vahinkopaikalle, joten paikkatutkintaa ei ollut suoritettu. Oikeudessa näyttönä esitettiin vahinkopaikalta otettuja valokuvia ja kuultiin tapahtumapaikalla olleita henkilöitä. Hovioikeus totesi, että kyseessä oli kokeneen autonkuljettajan ajoneuvoyhdistelmän ojaan suistuminen eikä asiassa ollut näytetty, että kuljettajan toiminta olisi vaikuttanut vahinkoon. Tapahtumapaikalla heti vahin-

gon jälkeen suoritetussa tutkinnassa kuljettaja ja kaksi todistajaa olivat todenneen tien yliauratuksi. Hovioikeus päätyi asiassa esitetyn todistelun perusteella johtopäätökseen, että tieosuudella oli tapahtunut yliauraus.

Itä-Suomen hovioikeus 11.3.2010, 272:

Kuorma-auton etupyörä putosi tieltä ja auto suistui ojaan 31.1.2005 yhdystiellä Nilsiässä, kun kuorma-auton kuljettajan väisti oikealle kaartuvassa kaarteessa vastaan tulevaa linja-autoa ajoradan laitaan. Tieltä suistuminen johtui suoritetun poliisitutkinnan ja kuljettajan kertomuksen mukaan siitä, että tie oli aurattu noin 40 cm liian leveäksi, jonka johdosta tien reuna meni osin ojan päällä. Kuljettajan käyttämä ajonopeus oli ollut alhainen, vähän yli 30 km/h:ssa. Käräjäoikeus hylkäsi kanteen todeten, että asiassa esitetyn todistelun perusteella ei voitu luotettavasti tehdä sitä johtopäätöstä, että tie olisi ollut yliaurattu, joten todistelu ei osoittanut vahingon aiheutuneen tienpitäjän huolimattomuudesta tai laiminlyönnistä. Hovioikeus puolestaan katsoi näytetyksi, että tie oli tapahtumapaikalla aurattu osin ojan päälle ja kumosi käräjäoikeuden tuomion. Hovioikeus painotti tuomiossaan sitä, että paikalle tullut poliisi oli virkatehtävässään ollut tutkimassa nimenomaan mahdollista yliaurausta ja todennut tien yliauratuksi juuri ennen betoniauton suistumiskohtaa. Kuljettajan kertomus ja vahinkopaikalla otetut valokuvat tukivat myös poliisin kertomusta.

Rovaniemen hovioikeus 17.6.2005, 495:

Perävaunullinen rekka ajautui ulos Meltauksentieltä 7.3.2001 rekan kohtaamistilanteessa. Ajoneuvon kuljettaja ja paikalla käyneet poliisit kertoivat tien pettäneen auratulla alueella, kun taas urakoitsijan edustaja ja urakan valvoja kertoivat tien olleen auratun ohjeiden mukaan ja tiellä olleen turvallista ajaa. Sekä poliisi että Tiehallinnon edustajat ottivat vahinkopaikalla valokuvia. Hovioikeus totesi todistelun osoittavan, että talviolosuhteissa auratulle alueelle muodostuu kahdenlaista polannetta. Aurasvallien reunan lähellä polanne on pehmeämpää, koska siinä ei ole liikennettä yhtä paljon kuin keskemällä tietä. Tielläliikkujan tulee ottaa tämä huomioon joutuessaan kohtaamistilanteessa ajamaan lähempänä aurasvallin reunaa. Hovioikeus totesi, että asiassa oli esitetty keskenään ristiriitaista todistelua eikä todistelun perusteella voitu tehdä johtopäätöstä, että tie olisi aurattu tyhjän päälle. Todistelu ei näin ollen osoittanut, että vahinko olisi aiheutunut tienpitäjän huolimattomuudesta tai laiminlyönnistä.

Itä-Suomen hovioikeus 25.8.1994, 1553:

Kuorma-auto, jonka lavetilla oli ollut metsätraktori, oli ajautunut ojaan ja kaatunut 8.2.1993 Kiuruvedellä, kun suoralla tiellä kuorma-autoa vastaan oli ajanut pyöräkuormaaja. Kohtaamistilanteessa kuorma-auton ilmoitettu nopeus oli ollut 50 km/h. Kuorma-auton kuljettaja oli ajanut tien oikeaan laitaan auratulle alueelle, jolloin tien reuna oli pettänyt ja auto ohjautunut ojaan. Poliisi oli suorittanut tapahtumapaikalla katselmuksen ja valokuvannut paikan. Kihlakunnanoikeus katsoi, ettei yliaurausta ollut näytetty toteen eikä aurasviittojen sijoittelulla tai kestopäällysteen reunasta mahdollisesti puuttuneella kivimurskeella ollut tapauksen ratkaisun kannalta merkitystä, koska kuorma-auton kuljettaja oli omalla menettelyllään vaikuttanut vahinkoon. Tietä usein käyttävän kuorma-auton kuljettajan oli täytynyt tietää, ettei tieosuudella olisi voinut, kun kuljetettavana oli 12,7 tonnia painava metsätraktori, kesäkelilläkään ajaa käytetyllä nopeudella pois ajoradan kestopäällysteiseltä osalta ilman onnettomuuden vaaraa. Hovioikeus ei muuttanut kihlakunnanoikeuden päätöstä eikä korkein oikeus myöntänyt asiassa valituslupaa.

Tampereen käräjäoikeus 11.6.2004, 04/7153:

Täysperävaunun yhdistelmän vetoauto kaatui vasemmalle kääntyvässä mutkassa kyljelleen ja vaurioitui pahoin. Vahingonkärsijän mukaan auton kaatumisen aiheutti tien yliauraaminen. Tiehallinnon todistajana kuultiin aliurakoitsijaa, joka oli tullut vahinkopaikalle heti vahingon tapahtumisen jälkeen. Aliurakoitsija seurasi poliisin tekemää paikkatutkintaa tehden itse samalla omia havaintojaan vahingon syystä ja mahdollisesta yliaurauksesta. Aliurakoitsija ja poliisi olivat eri mieltä siitä, oliko paikalla tapahtunut yliaurausta. Todistajalausuntojen ollessa ristiriitaisia käräjäoikeus totesi, että yliauraus oli jäänyt näyttämättä toteen ja kanne hylättiin.

5.7 Tien reunan petttäminen

Tapauksissa, joissa tien reuna on pettänyt ajoneuvon alta, on ollut yleensä osallisena raskas ajoneuvo, joka on kärsinyt tieltä suistuttuaan huomattavat vahingot. Tien reunan petttämisestä aiheutuneille vahingoille on tyypillistä, että ne ovat sattuneet rakentamattomalla soratiellä. Rakentamattomalla soratietä ei ole suunnitelmallisesti rakennettu, joten soratiessä on vain kulutuskerros. Koska tiestä puuttuvat kuormitusta jakava ja kantavuutta parantavat kerrokset, rakentamaton soratie ei aina kestä raskasta liikennettä samalla tavalla kuin rakennetut tiet.

Tienpitäjä on todettu korvausvelvolliseksi tien reunan petttämisestä aiheutuneisiin vahinkoihin, kun tienpitäjällä olisi ollut mahdollisuus estää yllättävän vaaratilanteen syntyminen. Vastuusta vapautuminen puolestaan on edellyttänyt, että tienpitäjä on pystynyt näyttämään noudattaneensa asianmukaista huolellisuutta ja että onnettomuus on tapahtunut täysin poikkeuksellisissa ja ennalta arvaamattomissa olosuhteissa.

Itä-Suomen hovioikeus 9.12.2010, 1183:

Ajoneuvoyhdistelmä suistui tieltä alempaan tieverkkoon kuuluvalla vähäliikenteisellä rakentamattomalla soratiellä 1.10.2003 kello 19.30 Lapinlahdella. Vahinko-aikaan oli satanut vettä ja ollut pimeää. Tie oli lanattu vahinkoa edeltävänä päivänä, jolloin tien kunnossa ei ollut havaittu mitään normaalista kunnosta poikkeavaa. Kaikki asiassa kuullut raskaalla ajoneuvolla tiellä liikkuneet kertoivat tienneensä tien kantavuuden heikkoudesta tien laitaosilla. Käräjäoikeus ei pitänyt uskottavana, ettei tienpitäjä olisi voinut tätä myös havaita. Lisäksi tienpitäjä oli tiennyt, että tietä käytettiin normaalia yhdystietä enemmän raskaaseen liikenteeseen. Koska tien reunan huonoudesta ei ollut varoitettu liikennemerkkein, käräjäoikeus katsoi tienpitäjän olevan korvausvastuussa vahingosta. Hovioikeus hyväksyi käräjäoikeuden tuomion lisäperusteluinaan, että tieosuus oli vanhaa soratietä, jota ei ollut rakennettu tai perusparannettu nykyaikaista vaatimustasoa vastaavalla tavalla. Tienpitäjä oli siten laiminlyönyt varmistuksen siitä, että tie kantavuudeltaan täytti raskaan liikenteen vaatimukset.

Vaasan hovioikeus 29.4.2009, 534:

Kuorma-auto suistui ojaan 26.8.2005 rakentamattomalla soratiellä Jämsänkoskella, kun tie petti ajoneuvon oikeanpuoleisten pyörien alta. Tietarkastuksissa tai hoito-toimenpiteiden yhteydessä tien reunan heikkoutta ei ollut havaittu. Hovioikeus katsoi, että näyttö ei tukenut kantajien väitettä, vaan urakoitsijan kertomasta ja valokuvatoisteista oli pääteltävissä, että kuorma-auto oli ajautunut oikealle ojan suuntaan jo ennen kuin auto oli alkanut vajota. Ojaan ajautuminen oli johtunut siis jostain muusta syystä kuin tien rakenteen petttämisestä. Vahingon ei katsottu aiheutuneen tienpitäjän tuottamuksesta.

Itä-Suomen hovioikeus 16.8.2005, 932:

Yhdistelmäajoneuvo suistui tieltä 1.10.2002 noin kello 02.00 Sotkamossa tien reunan peittämisen johdosta. Ajoneuvoa oli kuljetettu rakentamattomalla soratiellä olleilla ajourilla, kun tie oli yhtäkkiä peittänyt oikean etupyörän alta. Koko yön oli satanut vettä ja tie oli ollut peittämiskohdalta märkä ja pehmeä. Sääolosuhteet eivät kuitenkaan olleet poikkeukselliset. Kuljettaja oli ajanut samaa tietä vahinkoa edeltävänä päivänä havaitsematta vaurioita tiessä. Tie oli tarkastettu edellisen kerran 20.9 ja höylätty 23.9, jolloin tiellä ei ollut havaittu mitään poikkeavaa. Käräjäoikeus totesi, että ojaan suistuminen oli johtunut äkillisestä tien reunan peittämisestä. Vahingon syy oli ollut tienpitäjälle yllättävä ja ennalta arvaamaton, eikä tienpitäjällä ollut ollut mahdollisuutta estää onnettomuuden syntymistä. Hovioikeus katsoi selvitettyksi, että tienpitäjä oli noudattanut tienpidossa asianmukaista huolellisuutta eikä vahinko ollut aiheutunut tienpitäjän laiminlyönnistä.

5.8 Vahingot tietyöalueella

Tietyön alla olevilla tieosuuksilla sattuvien vahinkojen korvaamisessa korvauskynnys on tavanomaista korkeampi, koska tietyöstä on yleensä varoitettu asianmukaisin liikennemerkkein. Tietyömerkillä tienkäyttäjiä nimenomaan varoitetaan työkoneista, työntekijöistä ja työn keskeneräisyydestä johtuvista vaaroista kuten irtokivistä ja kuopista. Näin ollen tienkäyttäjän oma huolellisuusvelvollisuus korostuu. Jos tietyömerkein merkitty tieosuus on kuitenkin niin huonossa kunnossa, ettei vahingolta pysty edes varomalla välttymään, voi tienpitäjä joutua vahingosta vastuuseen.

Oikeuskäytännössä on muutamassa tapauksessa katsottu, että tietyöalueella on ollut siinä määrin tietyöalueen muusta kunnosta poikkeava yksittäinen paikka, ettei tietyöalueen alkuun sijoitettu tietyömerkki ole ollut riittävä toimenpide. Vahinkopaikasta olisi tuomioistuimen mukaan tullut lisäksi varoittaa erillisellä varoitusmerkillä, tai tien nopeusrajoitusta olisi tullut laskea. Koska näin ei ollut menetelty, tienpitäjän katsottiin olevan velvollinen korvaamaan vahingot.

Turun hovioikeus 13.6.2011, 1311:

Moottoripyöräilijä kaatui Liedossa valtatiellä kuoppaan ajon seurauksena. Vahinkopaikka sijaitsi tietyömaa-alueella, joka oli merkein osoitettu. Erillistä varoitusta kuopista ei tiellä ollut. Nopeusrajoitus oli 80 km/h. Tapahtuma-aikaan oli satanut rankasta ja kuoppa oli ollut veden alla. Kuoppia oli ollut satunnaisesti koko tien leveydeltä. Käräjäoikeus totesi, että kuoppien syntymistä ei voitu pitää tienpitäjälle yllättävänä ja ennalta arvaamattomana tapahtumana. Lisäksi kuopat, jotka voivat aiheuttaa moottoripyörän kaatumisen, olisivat edellyttäneet joko kuoppien paikkaamista tai erityisiä varotoimia, kuten alhaisemman nopeusrajoituksen tieosuudelle. Käräjäoikeus katsoi, että tienpitäjä oli tuottamuksellaan aiheuttanut vahingon. Moottoripyörän kuljettajan katsottiin myötävaikuttaneen vahingon syntyyn laiminlyönnellä liikennemerkkien tarkkailun, minkä vuoksi hän ei ollut osannut varautua tien huonokuntoisuuteen. Hovioikeus ei muuttanut käräjäoikeuden tuomiota.

Mustasaaren käräjäoikeus 22.12.2009, 09/3472:

Auton alumiinivanteet olivat vahingoittuneet valtatiellä nro 8 Uudessakaarlepyyssä Jepuan silta- ja päällystystyömaan kohdalla, kun auton renkaat olivat osuneet jyrkkään asfaltin reunaan. Kantajan näkemyksen mukaan vahinko oli aiheutunut työvirheestä, koska tietyömaalla jyrситyn asfaltin reuna oli jätetty pystysuoraksi. Tienpitäjän mukaan saumakohtaa oli loivennettu öljysoralla ennen vahinkotapahtumaa, paikalla oli laskettu nopeusrajoitus 30 km/h ja tiellä oli sekä kuopasta että tietyöstä varoittavat liikennemerkit. Edellä mainittujen lisäksi tienpitäjä vetosi siihen, että jos reuna olisi väitetyllä tavalla jätetty pystysuoraksi, olisi sen johdosta tullut satoja yhteydenottoja tienkäyttäjiltä. Käräjäoikeus totesi perusteluissaan, että tieosuus oli ollut liikennettä tyydyttävässä kunnossa, koska jyrситä oli tehty ohjeiden mukaisesti, jonka jälkeen reunaa oli välittömästi loivennettu ja alueelle oli asennettu asianmukaiset ja tarpeelliset varoitusmerkit.

Helsingin hovioikeus 28.11.1995, 6513:

Tielaitos ei ollut korvausvelvollinen tapauksessa, jossa auto vaurioitui irtosoran vuoksi. Hovioikeus katsoi, että Tielaitos ei ollut velvollinen asettamaan varoitusmerkkiä tielle, jolta kantaja oli tietyöalueelle saapunut, koska kyseessä ei ollut yleinen tie.

